

SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

636^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

VENERDÌ 26 OTTOBRE 1962

(Pomeridiana)

Presidenza del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI

INDICE

CONGEDI	29683	DE LUCA Luca	Pag. 29694, 29716, 29717
DISEGNI DI LEGGE:		DE UNTERRICHTER, <i>relatore</i>	29696
Presentazione di relazione	Pag. 29683	FRANZA	29695, 29717
« 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) (Seguito della discussione e approvazione):		MATTARELLA, <i>Ministro dei trasporti</i>	29703
ALBERTI	29691, 29692, 29716		e <i>passim</i>
AZARA	29718	MERLIN	29689
BARBARO	29684, 29714, 29715	MOLINARI	29695
BOCCASSI	29693	PESSI	29691 e <i>passim</i>
* CARELLI	29696, 29718	PICARDI	29717, 29718
CAROLI	29713, 29714	TIBALDI	29687, 29714
CREPELLANI	29690		
		INTERROGAZIONI:	
		Annunzio	29719

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

Presidenza del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI

P R E S I D E N T E. La seduta è aperta (ore 17).

Si dia lettura del processo verbale della seduta pomeridiana 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.

Congedi

P R E S I D E N T E. Ha chiesto congedo il senatore Magliano, per giorni 2.

Non essendovi osservazioni, questo congedo si intende concesso.

Annunzio di presentazione di relazione

P R E S I D E N T E. Comunico che, a nome della 9ª Commissione permanente (Industria, commercio interno ed estero, turismo), il senatore Zannini ha presentato la relazione sul disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dell'industria e del commercio per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1962 al 30 giugno 1963 » (2244 e 2244-bis).

Questa relazione sarà stampata e distribuita ed il relativo disegno di legge sarà iscritto all'ordine del giorno della prossima seduta.

Seguito della discussione e approvazione 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 il seguito della 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.

Ricordo ai colleghi che è stata chiusa questa mattina la discussione generale, riservando la parola al senatore Barbaro il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche i tre ordini del giorno da lui presentati.

Si dia lettura degli ordini del giorno.

G E N C O, Segretario:

« Il Senato,

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

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

impegna ancora una volta il Governo a voler potenziare sempre maggiormente la linea Jonico-Adriatica, comprendendo il raddoppio e la elettrificazione totale della medesima linea nel piano di 800 miliardi, che riguarda il riammodernamento della rete nazionale, e soprattutto a tenere ben presente che la Jonico-Adriatica rappresenta l'ultimo grande problema ferroviario italiano ancora insoluto, e va considerata come il necessario completamento della Tirrenica, e che in essa specialmente i treni più moderni, e cioè i rapidi, debbono essere aumentati e non diminuiti, e accelerati, migliorati e perfezionati al massimo mettendoli, con minime soste, in strettissima coincidenza con i rapidi diretti verso Bologna e Milano; e ciò al fine di consentire che da entrambi i ver-

santi dell'Appennino si possa collegare nella maniera migliore e più celere il Mezzogiorno d'Italia e cioè il centro del Mediterraneo al Nord d'Italia e d'Europa »;

« Il Senato,

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

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

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

« Il Senato,

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

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

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

PRESIDENTE. Il senatore Barbaro ha facoltà di parlare.

BARBARO. Onorevole signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli senatori, ho l'onore di presentare tre ordini del giorno, che illustrerò, come è mia abitudine, molto brevemente; ma prima di entrare nell'illustrazione di questi ordini del giorno, mi pare doveroso accennare all'interessante relazione del nostro relatore, senatore De Unterrichter, il quale dà uno sguardo generale a tutta la politica dei trasporti. È veramente istruttivo leggere, meditare e studiare tale relazione, così come le relazioni dovrebbero essere studiate.

È interessante, soprattutto, quanto egli dice, oltre che per le Ferrovie, per le idrovie del nord; il senatore De Unterrichter allega alla sua relazione anche alcune carte, che sono veramente istruttive e fanno capire quanto si sia lavorato per questa importante rete idroviaria, fanno comprendere quanto siano importanti le reti idroviarie, quanto siano importanti tutte le comunicazioni in genere, che rappresentano la base dell'economia moderna. Io ritorno sempre sul concetto, che la rivoluzione dei trasporti — come l'ho chiamata — è stata la più feconda rivoluzione che abbia fatto l'umanità e di cui non si può mai prevedere lo sviluppo in avvenire, ma che sarà sempre feconda di bene per tutti i popoli del mondo!

Possiamo anche esaminare, sempre nella relazione, una carta veramente interessante, che indica tutta la rete italiana e che ci induce a fare alcune osservazioni molto interessanti, perchè in essa viene messa in evidenza l'importanza delle varie linee.

Ora, se effettivamente la situazione è quella che indica la carta, — e indubbiamente lo è — la quale, come ho detto, merita di essere ponderata e studiata attentamente, si impone, però, la risoluzione di quell'ultimo grande problema ferroviario, che costituisce l'oggetto del mio primo ordine del giorno.

Non è bene che si concentrino tutti i traffici nel lato occidentale, mentre sarebbe molto conveniente poterli distribuire equamente tra le ferrovie del lato occidentale e quelle del lato orientale. In tale maniera sarebbe migliore il rendimento delle linee orientali, perchè dobbiamo considerare che le grandi

vie dal nord al sud, siano esse ferrovie, siano strade o autostrade, sono le più importanti che collegano l'Italia, come del resto riconoscono anche gli organi internazionali come l'O.N.U. e il M.E.C.: sono infatti le vie che legano il Nord Europa al Centro Mediterraneo. Ed allora bisogna mettere in efficienza tutte e due le linee e distribuire il traffico su ambedue i lati; così facendo, se ne trarrebbe grande vantaggio economico.

Il mio primo ordine del giorno, che non è stato presentato per la prima volta, il che dimostra che non è stato mai accolto, come avrebbe meritato, ribadisce questo concetto e l'opportunità di mettere in piena efficienza oltre che la linea tirrenica, meno felice perchè gli Appennini gravitano sul lato occidentale, anche la linea jonico-adriatica, che è molto migliore dal punto di vista altimetrico, perchè ha una altimetria costante da Reggio fino al Nord e gira intorno agli Appennini senza mai attraversarli.

Questi vantaggi, che abbiamo notati e sottolineati per le autostrade, li notiamo e li sottolineiamo, a maggiore ragione, per le ferrovie. Questo insomma e in sostanza è l'ultimo grande problema ferroviario italiano, e non so perchè non debba esser compreso integralmente in questo grande piano di rinnovamento ferroviario. Se fosse compreso ne verrebbe un vantaggio a tutti, non solo a noi dell'estremo meridione d'Italia, ma a tutte le zone costiere adriatiche e joniche, che hanno un'importanza enorme e che rappresentano le prime e più importanti civiltà italiane!

Non mi stancherò mai quindi di raccomandare l'accoglimento di questo ordine del giorno, sia pure come promessa di studio, in occasione di questo grande programma di rinnovamento delle ferrovie.

L'amico Genco, che è un valoroso nostro collega e che ha molta competenza e passione per questi problemi, anche questa mattina ha avuto la cortesia di accennare alla nostra tesi, perchè è anche tesi sua e del collega senatore Crollalanza, è tesi di tutti quelli che hanno competenza in materia ferroviaria, è tesi dell'illustre ministro Corbellini, che è un ingegnere ferroviario di fama mondiale. Se in sostanza vogliamo collegare il

nord al sud d'Italia e viceversa, dobbiamo creare quel tale anello ferroviario di circolazione rotatoria, che partendo da Bologna vada a Roma, a Napoli, a Reggio per poi risalire attraverso Bari e concludersi nuovamente a Bologna.

Solamente così facendo riusciremo a collegare strettamente il nord con il sud d'Italia; dobbiamo quindi seguire i suggerimenti, che ci vengono dagli organismi internazionali, come quelli dell'O.N.U. e del M.E.C. Mettiamo le nostre ferrovie in grado di distribuire il traffico e non di concentrarlo, perchè, oltre tutto, concentrando il traffico si ha una usura del materiale. Una sola linea, sia pure raddoppiata, elettrificata, modernissima, aumentando il numero dei treni, aumentando la velocità, aumentando il peso, si deteriora, ed allora accade quello che si è verificato recentemente, e cioè tre incidenti in una sola giornata sul tratto Roma-Reggio, incidenti per fortuna non gravi, ma tali da far pensare che non sarebbero avvenuti, se si fosse, come si deve, distribuito il traffico.

Dipende dalla buona volontà dell'Amministrazione equilibrare questi traffici. Quando la linea jonico-adriatica fosse attrezzata, potrebbe assorbire tutto il traffico di derrate e portare queste merci alla massima velocità verso il nord. Se manteniamo questo stato di cose, noi saremo sempre divisi, come dicevo ieri parlando del turismo, da quei mille chilometri, che impegnano almeno una giornata per essere percorsi, mentre se noi attuiamo veri treni moderni — quel tipo di treno che esiste in America, come ricordava recentemente anche l'illustre ministro Corbellini, cioè treni lunghi mille metri, con 2.400 tonnellate di carico, con 100 chilometri orari di velocità — allora noi, questi 1000 chilometri, che ci separano, che separano il centro del Mediterraneo dal nord di Italia, potremmo percorrerli appena in dieci ore e non in venti o in ventiquattro come avviene adesso. Sono queste le soluzioni che trasformano profondamente tutta un'economia! Onorevole Ministro, non mi soffermerò su questo importantissimo problema, tanto più che adesso le Ferrovie hanno le disponibilità finanziarie, ed hanno accolto la variante Metaponto-Matera-Bari, che rende più age-

vole questa grande opera ferroviaria, che deve soltanto trasformare gli impianti esistenti.

Insieme con il collega Genco si era ottenuto che il viaggiatore potesse scegliere, senza supplementi di sorta, una delle due vie, quella dell'Oriente o quella dell'Occidente; questa concessione costituisce un elemento essenziale della circolazione rotatoria, che è tanto importante anche per lo sviluppo turistico di quelle zone. Senonchè la concessione è stata revocata. Ora gradirei, onorevole Ministro, che questo provvedimento di revoca — certamente singolare, per essere seguito a poco tempo di distanza dalla concessione — venisse riveduto, perchè, come ho detto, la facoltà di scegliere indifferentemente l'uno o l'altro percorso favorirebbe soprattutto il movimento dei turisti in visita della nostra magnifica Italia. È questo uno dei problemi più importanti del nostro sistema ferroviario, e non manca occasione che io non vi torni sopra. Debbo darle atto del potenziamento in corso della linea ionica; sono stati spesi 8 o 10 miliardi, ma io vorrei che la linea fosse raddoppiata ed elettrificata, perchè soltanto allora il sistema circolatorio sarebbe chiuso e reso veramente fecondo!

Il secondo ordine del giorno si riferisce a un problema che, se è molto importante sul piano nazionale, è importantissimo sul piano locale. Come ho scritto nell'ordine del giorno, lo Stretto di Messina, costituisce un unico grande parco ferroviario e marittimo, i cui vertici sono Reggio, Messina e Villa San Giovanni. Questi scali non possono esser considerati divisi, ma al contrario debbono essere adottati come una zona unica, inscindibile e complessiva di manovra, in cui la benemerita Direzione generale delle ferrovie può smistare il traffico fra le quattro linee, che colà convergono; la jonica adriatica, la tirennica, l'orientale sicula, e la settentrionale sicula.

Ma perchè questo unico grande scalo sia in grado di smistare convenientemente nelle quattro direzioni predette i traffici ferroviari, non bisogna soltanto migliorare — come si sta facendo — il servizio dei traghetti, ma bi-

sogna provvedere anche ad un'altra serie di opere.

Come ho detto, il servizio dei traghetti è stato aumentato, e adesso le corse giornaliere, comprese quelle degli automezzi, sono dieci; inoltre vi è il servizio degli aliscafi. Ciò dimostra, come i problemi dello Stretto siano molto studiati. Del resto i movimenti sono tali da giustificare questi interventi. Non farò un'elencazione di cifre; accenno soltanto, che i carri che vi transitano sono 500 mila; che il numero dei viaggiatori ascende a 6 milioni ed è continuamente in aumento. Si tratta dunque di un nodo quanto mai attivo anche per l'Azienda ferroviaria.

Ma appunto per questo bisogna provvedere, per esempio, alla costruzione della seconda invasatura a Reggio, al raccordo col ponte per i traghetti, che sarebbe magnifico perchè, data la condizione altimetrica della zona, sarebbe in piano.

Poi c'è la questione del raddoppio della rete fra Reggio e Villa San Giovanni. So che il Consiglio d'amministrazione ha già deliberato questo provvedimento, che costa ben poco, perchè si tratta di 6 o 7 chilometri allo scoperto. Lo si realizzi quindi rapidamente, perchè così potremo fare lo smistamento del traffico sulla Tirrenica o sulla Jonica.

Il relatore parla della linea Battipaglia-Villa San Giovanni. È bene rettificare, che si tratta della linea Battipaglia-Reggio. Anche per questa linea, so che si tratta di intervenire in questo quinquennio, ma credo che sarebbe opportuno farlo senz'altro indugio nella prima parte del quinquennio stesso. Noi attendiamo da questo provvedimento mille conseguenze benefiche e per l'Amministrazione ferroviaria e per tutti i centri della zona, che lo attendono ansiosissimamente da anni! Se ne è parlato moltissimo, ed è stato promesso in sede parlamentare. Si è detto franco, che si sarebbe fatto con i ribassi d'asta, perchè si tratta di meno di due miliardi. Se ne sono spesi tanti, perchè non spenderne pochissimi nel punto più facile e più importante?

In ultimo io insisto perchè le Ferrovie facciano, insieme alla grande politica ferroviaria, che è fondamentale, anche la grande politica dei traghetti. L'Italia è un grande

molo audacemente proteso dal centro dell'Europa al centro del Mediterraneo. Deve quindi assolvere la sua funzione di molo fino all'ultimo ed allora io insisto perchè, come si è fatto con la nobilissima terra di Sardegna, come si sta per fare con la non meno nobile terra di Dalmazia, come si è fatto con la civilissima Grecia, si provveda ad allacciare con i traghetti l'Italia al Continente africano. L'Africa attende il ritorno pacifico degli italiani, a braccia aperte. L'italiano è l'unico popolo desiderato dagli africani, perchè ha lasciato memorie incancellabili. Che cosa c'è di meglio del collegamento con traghetto tra la Sicilia e la Tunisia? Non sono che 200 chilometri, cioè la stessa distanza che vi è tra la Sardegna e Civitavecchia!

Il traghetto con l'Africa avrà un grandissimo valore morale, oltre che economico, perchè indicherà come l'Italia, in tempo di pace, con fini pacifici, sia protesa verso quel grande Continente, che aspetta gli italiani come i civilizzatori di tutte le epoche. Mi pare quindi che non debba esserci alcuna ragione di carattere economico che possa impedire che i nostri traghetti, i quali sono i migliori del mondo, possano attraversare anche il Canale di Sicilia ed unire l'Italia, madre di civiltà, al grande, misterioso e ricchissimo Continente africano, che avrebbe un impulso fecondo anche per questo provvedimento.

Onorevole Ministro, se noi affrontiamo questi grandi problemi dei trasporti, da quelli marittimi a quelli aerei a quelli, soprattutto, ferroviari, che rappresentano per noi la vita, l'avvenire dell'economia italiana, oltre che di quella meridionale, sarà assicurato in gran parte, perchè dai trasporti dipende la vita stessa dei popoli moderni!

P R E S I D E N T E . Debbono ora essere svolti alcuni ordini del giorno.

Si dia lettura dell'ordine del giorno del senatore Tibaldi.

G E N C O , Segretario :

« Il Senato

invita il Ministro dei trasporti a riesaminare ed a risolvere il problema, divenuto

urgente, dell'adeguamento e dell'ampliamento della stazione ferroviaria di Domodossola — la seconda per importanza di traffico internazionale — divenuta ormai insufficiente al regolare funzionamento, dato l'aumentato transito di passeggeri, quasi quadruplicatosi dal 1950 ad oggi ed in continuo e facilmente prevedibile progressivo incremento;

invita inoltre il Ministro a prendere in serio esame il più grave problema del servizio merci in rapporto all'aumentato traffico di derrate, triplicatosi nel giro di meno di nove anni e non più contenibile nell'attuale spazio e piazzale di transito ».

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

T I B A L D I . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, non avrei presentato questo ordine del giorno, che può apparire di carattere locale, in quest'Assemblea, se esso non rivestisse invece un'importanza veramente nazionale.

Si tratta della stazione ferroviaria di Domodossola, la seconda in ordine d'importanza di traffico delle nostre grandi arterie internazionali. Questa stazione, da quando è stata costruita, cioè da cinquant'anni a questa parte, è rimasta press'a poco nelle condizioni in cui era allorchè fu inaugurata.

È vero che qualche cosa recentemente si è fatta, e precisamente quattro anni fa epoca in cui l'Amministrazione delle ferrovie italiane approntò gli studi concernenti il potenziamento dei nostri transiti internazionali e delle linee adiacenti; parallelamente vennero perfezionati gli accordi con le Ferrovie federali svizzere, ed anzi venne contratto un prestito che doveva servire, in particolare, per i lavori da eseguire nella stazione di Domodossola. Era da ritenersi che il problema, così impostato, sarebbe stato risolto in rapporto allo sviluppo del transito, sviluppo crescente ogni giorno di più, in questi cinquant'anni.

Ma le cose non sono andate così. Purtroppo gli stanziamenti per la stazione di Domodossola furono del tutto inadeguati; inoltre

non furono tutti destinati alle opere di ampliamento generale, le più necessarie e per la cui deficienza si trova oggi in crisi la stazione stessa. La spesa fu prevista infatti in 800 milioni di lire, ma di questi ben 400 furono destinati alla centralizzazione degli scambi che, se offre una maggiore garanzia di sicurezza d'esercizio, non può essere certo considerata un'opera compiuta agli effetti del potenziamento della stazione, del piazzale e dei vari servizi. Dai residui 400 milioni sono state poi dedotte varie spese per altre opere, come i marciapiedi, i sottopassaggi, la trasformazione della rimessa per le locomotive svizzere e vari lavori di sistemazione degli impianti elettrici.

Da quanto ho detto si può rilevare che gli investimenti destinati al vero e proprio ampliamento del piazzale della stazione sono risultati assolutamente inadeguati alle esigenze dei traffici, e che sono stati basati su un'inadeguata valutazione degli incrementi futuri.

Cito poche cifre che bastano a dare un'idea di quello che è il traffico attuale del transito nella stazione di Domodossola e da cui si può dedurre quale sarà in avvenire l'ulteriore sviluppo di questo traffico facilmente prevedibile. La stazione di Domodossola aveva nel 1950 un movimento di circa 1 milione di viaggiatori, salito nell'esercizio 1958-59 a circa 3 milioni 500 mila. Due anni dopo, quando già si potevano avere sicuri elementi di giudizio sugli incrementi costanti di traffico, si faceva la previsione di un traffico viaggiatori per il 1970 di circa 4 milioni 500 mila, e cioè di un incremento di circa il 40 per cento di viaggiatori. Ora, gli impianti sono rimasti quelli preesistenti, il piazzale di manovra della stazione di Domodossola è rimasto quello di 50 anni fa. È mai possibile in una stazione internazionale, con il numero enorme di treni che vengono aumentati ogni giorno, con le quantità di merci sempre crescenti, mantenere il piazzale in tali condizioni? Ma la situazione più grave riguarda le merci. Domodossola nel 1950 aveva un movimento di 850 mila tonnellate di merci, che ora è passato a circa 2 milioni 500 mila tonnellate, triplicandosi così nel giro di circa 9 anni. È mai possibile contenere un traffico, che è tripli-

cato in 9 anni, in un piazzale di manovra in una stazione che è rimasta quella che era 50 anni fa?

Inoltre l'incremento del traffico è in aumento costante, anzi è in aumento geometrico. Quindi, se attualmente la stazione di Domodossola è in crisi, tra qualche anno sarà in una situazione assolutamente insopportabile. Ora il problema va affrontato drasticamente; non possono servire, come non sono serviti, i 300 o i 400 milioni: il problema va affrontato in proiezione, nel futuro. Bisogna quindi pensare alla costruzione della nuova stazione merci per Domodossola che potrebbe essere la base per la stazione unica che sopprima l'odierno grave inconveniente, per merci e viaggiatori, delle due dogane, quella di Domodossola e quella di Briga, a differenza di quello che avviene per esempio a Chiasso. Dunque vi è la necessità, che è inerente al funzionamento della stazione, inerente a sua volta alla capacità di transito della stazione di Domodossola, dell'immediata costruzione della nuova stazione merci che dovrebbe servire come base per l'eventuale stazione unica che sopprima il doppio transito Domodossola-Briga.

Ho l'impressione che la direzione delle Ferrovie si sia prospettata il problema ma, da quanto ho potuto sapere, per ragioni di economia, il compartimento di Milano, da cui dipende la stazione di Domodossola, si va orientando verso l'ampliamento della stazione merci acquistando l'area dei cantieri della Girola. Questo, mentre porterebbe una strozzatura allo sviluppo edilizio della città di Domodossola, chiudendola in un cerchio, non risolverebbe affatto il problema, perchè l'area è troppo ristretta ed assolutamente inadatta, trattandosi di una striscia di terreno. L'Amministrazione comunale e un apposito Comitato hanno proposto viceversa l'acquisto, da parte delle Ferrovie, della zona a sud di Domodossola, di nessun reddito dal punto di vista agricolo e che si presterebbe benissimo per la costruzione di un grande piazzale e di una grande zona di stazionamento.

Signor Ministro, io le prospetto il problema: spetta all'Amministrazione studiarlo, tenendo però presente che il traffico della

stazione di Domodossola aumenta ogni anno, in proporzione quasi geometrica. Affido a lei il mio ordine del giorno non perchè sia preso in platonica considerazione ma perchè veramente il grave problema sia messo allo studio, tenendo presente che si tratta di questione, non di carattere locale, ma nazionale.

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

GENCO, *Segretario*:

« Il Senato,

ritenuto che nel nostro Paese il trasporto per acque interne non ha trovato che modestissima applicazione, mentre in tutti i Paesi la navigazione interna è intesa e giova a diminuire il traffico delle vie ferrate e stradali e quindi a diminuire i pericoli,

fa voti che siano sollecitamente eseguiti i lavori per l'esecuzione del canale Mincio-Ticino e per il canale Milano-Cremona e che, allo scopo di arrivare al mare Adriatico e quindi a Venezia, sia studiata l'utilizzazione del canale Mantova-Tartaro Canal Bianco-Po di Levante, onde arrivare all'esecuzione della grande linea navigabile Locarno (Svizzera)-Venezia e contemporaneamente fa voti perchè sia finanziata l'esecuzione del canale Venezia-Padova ».

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

MERLIN. Signor Presidente, a qualche collega questo mio ordine del giorno potrà far credere che io tratti una questione marginale, cioè una questione che non ha grande importanza. Viceversa io mi riferisco proprio alle parole del relatore, il quale ha giustamente fatto rilevare che questa questione della navigazione interna nel nostro bilancio fa la figura di cenerentola, ma ciò non toglie (anche se è trascurata) che essa sia importante.

Io sarò brevissimo, onorevoli colleghi, e dirò, con le cifre del relatore, quale è la situazione degli altri Paesi.

In Francia per acque interne si trasferisce l'11 per cento delle merci; nella Germania occidentale, il 29 per cento; nella stessa Jugoslavia, il 15 per cento; in Italia, l'1 per cento.

Ora, vi sono indubbiamente dei progressi e i canali che io ho indicato nel mio ordine del giorno dimostrano che, finalmente, lo Stato si è messo sul serio a risolvere questo problema. Ma osservo che non si potrebbe — mi creda, signor Ministro, perchè io conosco i luoghi — fare assegnamento sul Po come canale navigabile.

Sa, onorevole Ministro, in quest'ultima siccità, nell'anno 1962, a quale livello è arrivato il Po? A cinque metri sotto il livello normale! Affioravano nel letto del fiume dei banchi di sabbia e si sarebbe potuto attraversare il fiume a piedi senza bagnarsi.

In questa situazione, tutte le navi di trasporto — che sono abbastanza numerose —, le quali entrano dal Po di levante e arrivano al Po, in quel periodo, soprattutto in agosto, sono dovute rimanere per trenta o quaranta giorni ferme, perchè la mancanza di acqua impediva il passaggio e la navigazione.

Allora, come si è già fatto per i due canali che sono indicati nel mio ordine del giorno, io faccio voti perchè si studi il problema del Tartaro Canal Bianco. È un canale tra il Po e l'Adige che, si capisce, non ha l'importanza di questi due grandi fiumi, ma con opportune opere, a giudizio dei tecnici, potrebbe servire come canale parallelo a sostituire il Po.

Precisamente in Adria, un mese fa, si sono tenute delle riunioni ad alto livello, con la presenza di tecnici i quali hanno riconosciuto, innanzitutto, che parlare del Po significa parlare di un fiume che non è navigabile; hanno inoltre riconosciuto che il Tartaro Canal Bianco si presta benissimo a questa funzione; hanno riconosciuto, infine, che se noi vogliamo congiungere — io di questa questione ne ho sentito parlare fino dalla Liberazione — Locarno a Venezia, questa è l'unica strada possibile.

Pertanto, raccomando alla cura del Ministro di voler accogliere questo mio ordine del giorno.

Infine, l'ordine del giorno parla ancora di un canale Venezia-Padova. Io devo occuparmi anche di questo problema, perchè la sua soluzione sarà indubbiamente utile alla navigazione interna del Veneto e quindi alla navigazione di tutta la Valle Padana.

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Crespellani e Azara.

GENCO, Segretario:

« Il Senato,

udita la discussione sul bilancio del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1962-63;

udite le dichiarazioni del Ministro;

considerato che nella Regione sarda sta per avere inizio l'attuazione del piano di rinascita economica e sociale come da legge 11 giugno 1962, n. 588;

ritenuto che l'attuazione stessa non può essere disgiunta da un adeguato e coordinato sviluppo dei trasporti ferroviari e delle navi traghetto,

invita il Governo a studiare un piano di riordinamento e di sviluppo della rete ferroviaria sarda e delle navi traghetto, di intesa con la Regione sarda, delegata per l'attuazione del piano di rinascita, con particolare riferimento:

1) al raddoppio dei binari per il tratto Cagliari-Decimo-Oristano;

2) al passaggio dalle ferrovie concesse alle Ferrovie dello Stato del collegamento trasversale Nuoro-Macomer-Bosa;

3) al coordinamento delle ferrovie concesse con la rete statale per le comunicazioni del nord ».

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

CREPELLANI. Sarò brevissimo, signor Presidente, e del resto il mio ordine del giorno non ha bisogno di molte illustrazioni. Tutti i colleghi sanno che la Regione sarda si accinge ad attuare, per delega dello

Stato, un piano di rinascita, che dovrà svolgersi nel periodo di tredici anni.

Ora, gli interventi relativi a questo piano sono aggiuntivi rispetto a tutti gli altri interventi normali e ordinari di tutte le Amministrazioni dello Stato.

Perchè questo piano possa portare tutti i suoi effetti, è necessario che lo sviluppo di tutti gli altri settori sia, naturalmente, seguito anche dallo sviluppo della rete ferroviaria.

Nell'ordine del giorno ho additato i problemi che sono fondamentali perchè appunto la rete ferroviaria si adegui alle nuove esigenze dell'Isola. Essi sono: il raddoppio della Cagliari-Decimo-Oristano e la trasformazione della ferrovia che congiunge Nuoro con Bosa, da complementare in statale, nonchè il coordinamento delle varie ferrovie complementari nel nord, che sono piuttosto slegate ed hanno bisogno di un riordinamento generale.

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Busoni, Bardellini, Solari, Ottolenghi e Pessi.

GENCO, Segretario:

« Il Senato,

in considerazione dell'impegno al quale, con ordine del giorno approvato il 2 dicembre 1953, la Camera dei deputati legò il Governo per l'annullamento delle sanzioni inflitte ai pubblici dipendenti per motivi attinenti ad attività politiche e sindacali;

rilevato che molti ferrovieri da anni sono rimasti sacrificati nello sviluppo della carriera in conseguenza delle sanzioni loro inflitte per la partecipazione allo sciopero contro la legge elettorale maggioritaria;

constatato che di ciò tutti i dipendenti statali sono stati da assai tempo implicitamente assolti e giustificati dalla maggioranza dei cittadini elettori espressa col voto politico,

invita il Ministro dei trasporti a disporre l'annullamento delle sanzioni medesime per consentire — dopo il già lungo periodo di danno — che tutti i ferrovieri possano, senza più discriminazione, usufruire di tutti

i diritti in base alle capacità ed al servizio prestato ».

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

P E S S I. Rinuncio a svolgerlo.

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

GENCO, Segretario:

« Il Senato,

considerato che il servizio sanitario delle Ferrovie dello Stato presenta deficienze di attrezzatura tecnica oltre che di personale;

considerato altresì che gli ultimi progressi della scienza medica in ordine alla diagnostica rendono importantissima questa ai fini della prevenzione di malattie che possono interferire sulla integrità psico-fisica dell'organismo dei ferrovieri, con particolare riguardo alla efficienza visiva e cardiocircolatoria;

ritenuto che ormai è dimostrato come sia antiquata e incompleta la speciale attrezzatura medico-strumentale del detto servizio sanitario nei confronti di quello di Nazioni che hanno reti ferroviarie di minore importanza;

ritenuto poi che il servizio sanitario esercita funzioni di organismo assicuratore verso i ferrovieri con funzioni e prestazioni di varia entità che non sono per loro natura trasferibili,

invita il Governo a sollecitamente procedere alla sistemazione del servizio sanitario dell'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato attingendo i fondi necessari per sanare l'accennata situazione sia nel bilancio dell'anno finanziario corrente, sia negli stanziamenti del Piano decennale per il riordinamento e potenziamento delle Ferrovie, e a considerare con particolare attenzione le seguenti inderogabili necessità: ammodernamento anzitutto dell'impianto radiologico del servizio centrale; ammodernamento e completamento urgente, atte-

so l'aumento delle malattie e disturbi cardiocircolatori che possono, in primo luogo, minacciare il personale di macchina, del Gabinetto di cardiologia e del settore elettrocardiografico; miglioramento del Gabinetto di oculistica con la fornitura di una lampada a fessura, un astigmometro, un oftalmoscopio gigante, un fotooftalmoscopio, un anomaloscopio, un apparecchio per fotometria e per il senso del rilievo.

Tutta questa attrezzatura dovrebbe essere allogata in apposito stabile ».

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

ALBERTI. Ringrazio il signor Presidente che mi dà la parola poichè gli appartenenti al mio Gruppo in quest'Aula hanno passato largamente il tempo che si erano prefissi di osservare.

La questione può essere ridotta a brevi termini, poichè se si volesse trattarla adeguatamente non basterebbe un'ora a soppesare la gravità e la urgenza dei provvedimenti inerenti a rimuovere questo stato di inferiorità delle nostre Ferrovie. Debbo chiarire, a scanso di equivoci, che nel primo comma dell'ordine del giorno io parlo di deficienza di attrezzatura tecnica oltre che di personale; questa deficienza, per quanto riguarda il personale, deve intendersi quantitativa, inquantochè il nostro personale medico del servizio sanitario centrale è alla altezza dei migliori sanitari delle migliori compagnie ferroviarie del mondo, tanto è vero che il dottor Taylor, il quale si è trasferito qui da noi dall'America per studiare come la propaganda antinfortunistica e il trattamento di altre questioni igienico-sanitarie siano affrontati dai nostri tecnici, ha avuto parole di alto compiacimento per l'opera degli addetti al servizio sanitario centrale.

Senonchè gli impianti sono quelli che sono, per esempio l'apparecchio radiologico è quello del primo dopoguerra e mancano aggiornamenti ed ammodernamenti per poter affrontare le esigenze odierne nel reparto elettrocardiografico e cardiologico in

generale. Ciò è di sommo momento, perchè, mentre la sollecitudine del Governo e il pensiero dell'opinione pubblica, che è colpita spesso da deprecabili disastri ferroviari, sono rivolti verso l'obsolescenza, se così si può dire, del materiale meccanico, poche osservazioni sono state fatte riguardo alla integrità fisico-psichica del materiale umano, specialmente del personale viaggiante.

Ora si potrebbero mettere a punto molti problemi con una attrezzatura condecenza, minimale, che sia rispondente ai progressi della scienza medica e specialmente della cosiddetta diagnostica preventiva.

Io spero che nel piano decennale si vorrà trovare posto adeguato alla sistemazione di questi servizi; anzitutto occorrerebbe dare al servizio centrale una sede degna e separata dal fabbricato che attualmente alloga gli uffici della Direzione generale, e ciò per mille e una ragione.

Credo che non manchino i mezzi; la buona volontà ora non manchi: il Ministro, che ritorna per la seconda volta a questo Dicastero, è ben cognito delle grandi linee di questo problema e credo che non porrà tempo in mezzo per affidare ai suoi tecnici migliori lo studio di queste provvidenze che sono indilazionabili.

P R E S I D E N T E . Si dia lettura del secondo ordine del giorno del senatore Alberti.

G E N C O , *Segretario:*

« Il Senato,

considerato che il programma di ridimensionamento delle linee ferroviarie, classificate come « rami secchi », priva intere zone di comunicazioni ferroviarie, non sostituibili, come comprovato dalle esperienze, dal servizio automobilistico;

considerato che nel caso della tratta Civitavecchia-Capranica, la pretestata come ingente frana nei pressi della stazione di Allumiere, non è di tale mole da richiedere opere di riattamento per 250 milioni, se la linea è transitabile, in quel punto, da treni assai pesanti, del tipo di quelli destinati al

trasporto dei carri armati come è apparso nelle ultime settimane;

considerato che la ditta Galli Giuseppe e Corrado di Blera ha offerto di riattare la linea per soli quindici milioni;

considerato che gravano sull'Azienda ferroviaria ben 200 mila lire al giorno, e cioè più di 70 milioni annui, quali sono pagati alla ditta incaricata dei trasporti automobilistici surroganti solo in via teorica;

considerato che il traffico dei carri merci sul percorso Civitavecchia-Terni via Roma per le merci provenienti da quel porto causa all'Azienda un aggravio di maggior percorso di 160 chilometri a titolo gratuito;

considerato che il trasporto su strada dei materiali di compendio delle industrie estrattive afferenti alla sopprimenda linea aggrava il traffico stradale pesante,

invita il Governo a riconsiderare la decisione, se già presa, di smantellamento di caselli e stazioni e della messa in vendita delle aree ferroviarie nella tratta Civitavecchia-Capranica ».

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

A L B E R T I . Chiedo scusa se, dopo più che tre lustri di attività parlamentare, indulgerò per la prima volta, in fine di legislatura, ad un problema locale. Non si tratta peraltro di un problema del tutto locale, rientrando esso nella questione generale dei « rami secchi ».

Sedeva al suo posto, signor Presidente, Tomaso Tittoni, uomo troppo astretto a interpretazioni superlegalitarie nella tragica temperie che ha aduggiato la vita italiana nel ventennio. Ma, come uomo di gran cuore, e di fermi propositi per la sua Regione natale, Tomaso Tittoni riuscì a far realizzare la ferrovia Civitavecchia-Orte, che doveva congiungere il porto di Civitavecchia al centro d'Italia, e a quel centro di traffici e di opifici che è Terni. Riuscì a portare le cose a buon fine ed avemmo la ferrovia. Fu però in qualche modo un'improvvisazione per la civetteria della puntualità al minuto

secondo del ministro Ciano. La ferrovia non fu allora completata; dopo l'inaugurazione poco si pensò a tirare avanti le cose nel modo indicato dai tecnici e si camminò a vapore.

La ferrovia doveva essere elettrificata e furono costruite le sottostazioni, dove oggi ballano bellamente i topi; fu impiantata una certa palificazione, poi anch'essa asportata per qualche strana ragione, mentre oggi si vanno smantellando le stazioni e vendendo i caselli; non solo, ma si parla anche di vendere all'asta le aree di risulta della sede propria della ferrovia.

Che Dio voglia allontanare tanta iattura! È, dite, un « ramo secco », o meglio semi-secco, ma è un ramo necessario, e purtroppo in Italia vi sono tanti rami, senz'altro, come dite, « secchi » ma necessari. I nostri lavoratori infatti avevano soltanto quel mezzo per recarsi al lavoro, e la ferrovia non fu supplita dai mezzi automobilistici, che fra l'altro costano molto salati all'Amministrazione giacchè si spendono più di 70 milioni all'anno in sussidi erogati alla società che ha avuto l'appalto.

La frana di cui all'ordine del giorno e cui si dovrebbe provvedere al più presto è di 30-50 metri cubi; una ditta locale, di Blera, la ditta Galli, si è offerta di riattare la frana dietro compenso di 15 milioni; i tecnici delle Ferrovie (chissà chi avrà ragione) dicono che siano necessari 250 milioni. Ma i conti dovrebbero farsi con una certa facilità: si calcoli il danno emergente e il lucro cessante (se lucro c'è) e si tenga presente che le ferrovie servono agli uomini, come ammoniva Cavour, e non gli uomini alle ferrovie; soprattutto si tenga presente quelle tali centurie di lavoratori che tutte le mattine debbono recarsi sul posto di lavoro e non hanno altro mezzo. Il progresso infatti è stato questo: che oggi la ferrovia è transitabile soltanto a piedi, e neanche in bicicletta, perchè si sa che l'armamento residuo lo impedisce.

Io faccio voti perchè il Ministro consideri questo « ramo secco » non secco, e provveda, eventualmente innestando questo ramo, che potrebbe subito rinverdire, con

qualche provvedimento che possa essere escogitato facilmente.

P R E S I D E N T E . Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Boccassi, Mammucari e Simonucci.

G E N C O , Segretario:

« Il Senato,

constatata la necessità che i treni per trasporto di viaggiatori siano muniti di acqua potabile, ed accogliendo la richiesta di larghissima parte della popolazione viaggiante,

invita il Governo a provvedere a questa fondamentale esigenza igienica ».

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

B O C C A S S I . L'ordine del giorno si illustra da sè, e ritengo che l'onorevole Ministro possa accoglierlo trattandosi di soddisfare una semplicissima esigenza senza alcun ordine di spesa.

P R E S I D E N T E . Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori De Luca, Sacchetti, Imperiale e De Simone.

G E N C O , Segretario:

« Il Senato,

considerato che, nel quadro dell'ammmodernamento e potenziamento di tutto l'assetto ferroviario, il Governo ha deciso di riscattare le ferrovie Calabro-Lucane;

considerato che in vista di tale riscatto l'attuale gestione avrà interesse a lasciare nel più completo abbandono la rete in concessione, con tutti i pericoli che questo comporta;

ritenendo che in attesa del riscatto la nomina di un Commissario straordinario sia quanto mai giustificata ed opportuna e vada incontro alle legittime richieste, avanzate in proposito da tutte le popolazioni interessate,

invita il Governo a provvedere conseguentemente ».

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

D E L U C A L U C A . A proposito di questo ordine del giorno desidero ricordare brevemente al Ministro che nell'ottobre del 1953, pronunciando un discorso sul bilancio dei Trasporti e sostenendo la necessità di una nuova politica per i trasporti nel nostro Paese, sottolineavo la necessità di estromettere dalle Calabro-Lucane la gestione privata e consentire che lo Stato riprendesse nelle sue mani queste ferrovie.

Da quel lontano ottobre i Ministri si sono susseguiti al Dicastero dei trasporti e nessuno fece nulla. Intanto si moltiplicarono i disastri sulle Calabro-Lucane e si ebbero, nel tempo, altri morti ed altri lutti. Queste ferrovie continuavano indisturbate a mietere vittime su vittime, senza che da parte del Governo si prendessero adeguati provvedimenti.

Si giunse così alla tragedia di Fiumarella, che sconvolse tutta la Calabria e commosse tutta la Nazione: 71 morti, tutti operai e studenti. Mai si erano viste allineate in uno scalo ferroviario, in tempo di pace, tante bare! Mai si erano visti in tempo di pace tanti uomini e donne fatti a pezzi, tutti operai e studenti! Ho ancora dinanzi agli occhi quella strage ed è nel nome di quei morti, tutti operai e studenti, che io ho presentato questo ordine del giorno.

Che cosa chiede? È semplicissimo. Chiede che, in attesa del riscatto di queste ferrovie, venga nominato un Commissario governativo e sia subito estromessa la gestione privata; e preciso che, allo stato attuale, proprio in vista del riscatto, la gestione privata non ha e non può avere alcun interesse a muovere un solo dito per migliorare la rete, con tutti i pericoli che questo comporta.

La richiesta di un Commissario governativo non è solo mia e degli altri colleghi che hanno firmato l'ordine del giorno: è la stessa richiesta che hanno fatto oltre cento sinda-

ci, è la stessa richiesta che hanno avanzato le Amministrazioni provinciali di Calabria e Lucania e Puglia, è la stessa richiesta che hanno avanzato gli stessi lavoratori dipendenti dalle Calabro-Lucane. È una richiesta unanime, che io porto qui al Senato a nome di tutte le popolazioni interessate.

Che cosa aspettiamo? Attendiamo forse altre vittime, altri lutti?

In attesa di questo riscatto, vogliamo ancora consentire che la gestione privata possa ulteriormente giocare con la pelle dei cittadini?

Sono questi gli interrogativi, sono queste le preoccupazioni che mi hanno spinto a presentare l'ordine del giorno, sul quale mi permetto di richiamare l'attenzione del Governo.

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

G E N C O , Segretario:

« Il Senato,

ritenuto che la linea ferrata a scartamento ridotto Castelvetro-Sciaccà-Porto Empedocle è necessaria e vitale per lo sviluppo economico-sociale e turistico della zona occidentale dell'isola di Sicilia, unica zona del periplo dell'isola che manca di ferrovia a scartamento normale;

constatato come per altre ferrovie a scartamento ridotto o per zone che ne sono prive sono state decise, o si apprestano ad esserlo, le relative trasformazioni o nuove costruzioni, ad esempio: la Paola-Cosenza, la Trento-Malè, la Nicosia-Regalbuto, la Bari-Barletta, la Bari-Altamura-Matera-Metaponto di ben 110 chilometri, così come sono state costruite nuove ferrovie tipo la Caltagirone-Gela;

ricordato il proprio voto sul bilancio dei Lavori pubblici del 1955 che impegnava il Governo a procedere alla suddetta trasformazione,

invita il Ministro dei trasporti affinché, nei piani di nuove costruzioni di ferrovie o tra quelle da trasformare da ridotte in normali e che vengono indicate al Ministero dei lavori pubblici per essere eseguite, includa

la ferrovia Castelvetro-Sciacca-Porto Empedocle ».

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

M O L I N A R I . Onorevole Ministro, l'ordine del giorno da me presentato non ha bisogno di illustrazione in quanto l'oggetto di esso è da lei e dal Senato ampiamente conosciuto, avendo numerose volte parlato, qui in questa Aula, della trasformazione invocata, mentre il Senato nel 1955 ebbe a votare e ad impegnare il Governo. Ho ripresentato in questo bilancio l'ordine del giorno sulla trasformazione richiesta perchè ella, onorevole Ministro, nell'indicare al Ministro dei lavori pubblici quei lavori di trasformazioni ferroviarie o nuove costruzioni di competenza dei Lavori pubblici, ma dal Ministero dei trasporti ritenuti necessari, voglia far presente anche la necessità della trasformazione tanto auspicata dalle popolazioni della mia e della sua zona. La mia richiesta, onorevole Ministro, è fatta anche oggi perchè ella ebbe a promettere di intervenire presso il Ministero dei lavori pubblici a quella Commissione di sindaci dei paesi interessati che recentemente sono stati da ella ricevuti alla presenza mia e dei colleghi Gatto e Berti.

Resto fiducioso della sua comprensione e voglio sperare, come sperano le popolazioni, che piglierà a cuore il problema per cui da anni non mi sono stancato di intervenire in questa Assemblea sui bilanci dei Lavori pubblici e dei Trasporti.

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

G E N C O , Segretario:

« Il Senato,

rilevato che nel corso degli ultimi anni sono state soppresse tutte le fermate dei treni rapidi da e per lo scalo ferroviario di Ariano Irpino posto sulla rete di collegamento di Roma con le Puglie;

rilevato che lo scalo ferroviario di Ariano Irpino fu costantemente considerato, in funzione della sua particolare ubicazione e della sua posizione, per la sosta di tutti i treni, compresi quelli rapidi;

considerato che l'allacciamento diretto con Roma e Bari con treni rapidi si rende oggi più che mai indispensabile per le necessità connesse alla ricostruzione dei centri abitati distrutti dal terremoto dell'agosto 1962,

invita il Governo a ripristinare per lo scalo di Ariano Irpino tutte le fermate dei treni rapidi provenienti da Roma e da Bari ».

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

F R A N Z A . Rinunzio a svolgerlo.

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

G E N C O , Segretario:

« Il Senato,

considerata l'urgente necessità di provvedere alla riorganizzazione ed ammodernamento delle linee ferroviarie del Sud ed in modo particolare di quelle dove maggiormente è avvertito il disagio delle popolazioni e per la vetustà del materiale rotabile e per la difficoltà delle comunicazioni anche in relazione alla incompletezza degli orari;

tenuto presente che in alcuni casi determinati si può con relativa facilità ovviare alle gravi condizioni di disagio sia coordinando le coincidenze con opportune modifiche di orario sia permettendo il prolungamento di alcuni servizi verso capoluoghi più importanti come, nella specie, potrebbe verificarsi per la linea Lagonegro-Salerno,

invita il Governo a dare carattere di priorità al rinnovo del materiale rotabile — insufficiente e inefficiente — della linea Lagonegro-Salerno e permettere dei servizi diretti tra Lagonegro e Napoli, così come un tempo avveniva anche se ciò debba limitarsi ad alcune corse soltanto ».

P R E S I D E N T E . Comunico che il senatore Picardi ha rinunciato a svolgere l'ordine del giorno.

Si dia lettura dell'ordine del giorno del senatore Carelli.

G E N C O , Segretario:

« Il Senato,

considerato che la politica dei trasporti non può non tendere al miglioramento economico e sociale della Nazione;

rilevato che il principio espresso interessa la produttività del territorio marchigiano ed in particolare la provincia maceratese,

invita il Governo a migliorare la funzionalità del tronco ferroviario Civitanova Marche-Fabriano potenziandolo nelle strutture e nei servizi ».

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

* **C A R E L L I .** Il senatore Alberti si è espresso molto bene dicendo che, in fondo, i problemi di questo genere sono di carattere locale, d'indirizzo localistico. Però io debbo far osservare che sono proprio questi problemi che, uniti, in un certo senso determinano la politica dei Trasporti. È vero, abbiamo i rami secchi; ma non debbono, a mio avviso, essere chiamati rami secchi, debbono essere chiamati rami improduttivi, e noi abbiamo il dovere di renderli produttivi.

A N G E L I L L I . Sono d'accordo con lei, senatore Carelli, bisogna rendere produttivi anche i tronchi secondari. È questo anche il caso della linea Civitavecchia-Orte che, se opportunamente attrezzata, può corrispondere alle esigenze del traffico pesante.

In merito, anzi, richiamo l'attenzione dell'onorevole Ministro.

* **C A R E L L I .** Nella mia provincia di Macerata vi è un unico tronco, che va da Porto Civitanova a Fabriano, che si trova

in provincia di Ancora. La nostra ferrovia interessa viaggiatori e merci, ed ha bisogno di essere potenziata.

La media nazionale infatti dà 630 chilometri di ferrovia per ogni mille chilometri quadrati di superficie e 500 chilometri di ferrovia ogni centomila abitanti, mentre nella mia piccola provincia il rapporto è molto più basso: abbiamo circa 9 chilometri di ferrovia ogni mille chilometri quadrati di superficie e 16 chilometri di ferrovia ogni centomila abitanti.

Evidentemente questo è un problema che va esaminato non soltanto dal punto di vista del potenziamento ma anche dal punto di vista della revisione dei servizi. La nostra economia esige assolutamente che la ferrovia rimanga, che venga migliorata, che ci sia collaborazione fra la gomma e la rotaia, che ci sia collaborazione, e non concorrenza, fra l'Istituto nazionale trasporti e la ferrovia. In questo senso, forse, potremmo trovare un punto d'incontro per risolvere i problemi di carattere sociale ed economico ed anche, vorrei dire, di carattere giuridico e, soprattutto, di giustizia; è infatti un atto di giustizia lasciare la nostra ferrovia nella sua integrità e potenziarla non soltanto nelle strutture ma anche nei servizi.

Prego l'onorevole Sottosegretario di volersi rendere interprete di questi miei pensieri presso il Ministro, momentaneamente assente, affinché questa nostra fedele provincia, questa nostra laboriosa provincia possa trovare, nella collaborazione del Dicastero dei trasporti, l'assistenza che desidera e che le è necessaria.

P R E S I D E N T E . Essendo esauriti gli ordini del giorno, ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

D E U N T E R R I C H T E R , relatore. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, ringrazio gli onorevoli colleghi che hanno avuto la pazienza di leggere la mia relazione, ringrazio coloro che l'hanno trovata in alcuni punti interessante e ringrazio anche chi ha sollevato ad essa qualche critica, perchè proprio quando le cose vengono osservate con senso critico

si può sperare di giungere ad un perfezionamento.

Questo dicasi anche per quanto riguarda le critiche che si sono fatte all'attività del Ministero dei trasporti; infatti noi non apparteniamo alla categoria di coloro che vorrebbero vedere tutti sempre pronti a lodare. Domandiamo soltanto un certo equilibrato giudizio, domandiamo una critica seria e costruttiva.

Accennerò, secondo l'ordine degli interventi, ai problemi che sono stati toccati in quanto vi sia da osservare qualche cosa.

Il senatore Pessi ha parlato dei problemi del compartimento di Genova. Indubbiamente tali problemi sono di un interesse notevole e di un notevole impegno, anche per l'ubicazione di quel compartimento in prossimità di un confine. Sono del resto gli stessi problemi sui quali si è soffermato con grande passione il senatore Zaccari, e tra essi il problema della sistemazione della Genova-Ventimiglia, che non può essere procrastinato, anche se è un problema molto oneroso. Il senatore Zaccari ha accennato alla necessità di uno spostamento della linea a monte di quella attuale; evidentemente si tratta di un'opera e di un intervento di notevole mole. Non so quanto sia conciliabile con le disponibilità di bilancio dei prossimi anni, una cosa però è certa: è un problema che va messo a fuoco, che va studiato, i cui progetti vanno meditati. Quindi è bene che questa sistemazione radicale della ferrovia Genova-Ventimiglia sia presa in seria considerazione.

Il senatore Ottolenghi ha parlato anche di un argomento al quale non avevo accennato nella mia relazione per ragioni evidenti: io ho parlato soltanto delle sistemazioni assolutamente necessarie in rapporto ai collegamenti internazionali. All'interno della nostra rete i punti che meritano di essere presi in esame per una sistemazione sono molti; e naturalmente in questo esame bisogna tener presenti proprio i criteri del coordinamento. Il mio giudizio personale sulla necessità di perfezionare il collegamento Verona-La Spezia è senz'altro positivo. Ritengo che il riscatto della Parma-Suzzara

sia un provvedimento che vada meditato e possibilmente attuato.

Sul problema dell'aviazione civile mi trovo invece un pochino a dissentire dalla proposta del senatore Ottolenghi. Infatti egli propone che, trattandosi di un sistema di trasporto di grande importanza, lo si ponga alle dipendenze del Ministero dei trasporti. Nella mia relazione ho già accennato a questo problema: non mi sembra una proposta che meriti di essere accolta, perchè non vedo quale vantaggio possa trarre l'aviazione civile dal trovarsi alle dipendenze del Ministero dei trasporti, nè vedo quale vantaggio il Ministero dei trasporti possa avere nella sua organizzazione complessiva dal fatto che possa dire una sua parola anche sull'organizzazione dell'aviazione civile. Sono due campi così nettamente distinti, l'aviazione ed i trasporti terrestri, che non hanno dei punti di collisione. Dirò anche un'altra cosa: finchè vi è un Ministero della difesa con un'aeronautica militare, non vi è ombra di dubbio che la maggiore affinità la troviamo tra l'aeronautica militare e l'aviazione civile; ed è certo che l'aviazione civile non potrebbe agire come agisce, con grande sicurezza, con perfezione di organizzazione, se non fosse in stretto, continuo, cordiale collegamento con l'aviazione militare. Infatti tutti i posti di controllo, tutte le stazioni di avvistamento, di controllo meteorologico, radiofari, eccetera, dipendono dall'aviazione militare, ma rendono un servizio prezioso anche e soprattutto all'aviazione civile. C'è poi l'accordo sui canali aerei da seguire e la stessa preparazione del personale volante che richiedono stretta collaborazione. Ritengo quindi che oggi sia più conveniente che la aviazione civile resti alle dipendenze del Ministero della difesa.

Il senatore Imperiale è un appassionato cultore della scienza ferroviaria, è un appassionato ferroviere; tutta la sua vita l'ha passata nell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, ed io capisco che qualche volta veda con un certo senso di sgomento questa funzione un po' più limitata che oggi hanno le ferrovie nel settore dei trasporti, e specialmente un po' più limitata in rapporto alla totalità dei trasporti. C'è stato un pe-

riodo, quello dell'avvento dei trasporti ferroviari, nel quale le ferrovie hanno assorbito tutto il trasporto veloce a grande distanza di viaggiatori e merci. Oggi c'è anche la strada con i veicoli motorizzati.

Quindi torno ad insistere che la via giusta è proprio quella indicata dal ministro Mattarella: il potenziamento delle ferrovie deve essere conseguito perfezionandole, potenziandole laddove possono dare dei vantaggi particolari, ma non si può chiedere che questo sviluppo avvenga imponendo limitazioni a qualsiasi altro settore dei trasporti.

Il senatore Imperiale, come oppositore, ha esaminato con senso critico eccessivamente parziale il problema della efficienza e sicurezza delle nostre ferrovie e ha dichiarato che il Governo ha trascurato pervicacemente le nostre ferrovie nel dopoguerra. Mi sembra che questa sia un'accusa che nessuno dei nostri Governi meriti. Dobbiamo rifarci alla situazione immediatamente post-bellica, ricordare quella che era allora la nostra rete ferroviaria, e bisogna dare atto che la ricostruzione nel settore ferroviario è avvenuta con una rapidità che non è stata raggiunta in moltissimi altri settori. Possiamo anche ammettere che la rapidità della ripresa ha posto le nostre ferrovie in una situazione di sovraccarico, ma non si dica che pervicacemente sono state trascurate.

Potremo constatare assieme che i fondi dei quali lo Stato dispone non sono sufficienti per affrontare tutti i problemi con quella rapidità e perfezione che sarebbe nei nostri desideri, ma dobbiamo riconoscere che le nostre ferrovie non sfigurano affatto in campo europeo. Basta mettere la faccia fuori di casa per persuaderci che non abbiamo da vergognarci delle nostre ferrovie, nè per quanto riguarda la sicurezza nè per la regolarità.

Il problema sicurezza l'ho sviscerato profondamente nella relazione, proprio perchè volevo rendermi conto e poter riferire al Senato se nella genesi degli incidenti avvenuti, che hanno logicamente impressionato l'opinione pubblica e addolorato l'animo di noi tutti, c'è stato veramente qualche elemento che portasse a dover criticare l'opera dell'Amministrazione e del

Governo. Ebbene, questo argomento non lo abbiamo trovato. Non basta dire che molti degli incidenti si possono attribuire alle deficienze del materiale. No, è bene attenersi alle risultanze dell'accurata indagine: da essa è risultato che il 78 per cento degli incidenti sono stati causati da deficienze del fattore umano.

Quando poi parliamo di deficienze del fattore umano, non intendiamo affatto dire che il personale delle Ferrovie dello Stato non fa il proprio dovere. L'ho spiegato chiaramente nella relazione: sono i facili critici quelli che, solo perchè un ferroviere non ha visto un segnale rosso, perchè non ha manovrato accortamente un freno, criticano tutto « il personale » delle ferrovie. Ma chi è che non sbaglia nella vita? Dobbiamo domandarci se la nostra società, se il materiale umano di cui disponiamo è in condizioni inferiori a quelli che vediamo in altre parti d'Europa. Possiamo dire di no: le statistiche ci dicono che le nostre ferrovie, come numero di incidenti, si trovano in condizioni migliori di molte altre reti.

Si è voluta citare ad esempio la Francia, dimenticando però che i risultati statistici per l'anno corrente risulteranno peggiorati a seguito dell'incidente dell'altro giorno a Digione dove un nostro convoglio è rimasto seriamente danneggiato: vi sono state molte vittime; si è trattato di un incidente dovuto a difetto di materiale, ma non dobbiamo, anche in questo caso, drammatizzare e dire che in Francia non vengono controllati i materiali e che i viaggi in ferrovia non sono sicuri. Io desidererei proprio che da quest'Aula uscissimo con il convincimento che l'avverarsi degli incidenti ferroviari che abbiamo lamentati recentemente non è ragione sufficiente per suscitare allarmi particolari.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato curerà che nel settore materiale — che incide in misura veramente bassa — le cose siano sempre migliorate; curerà che nel settore personale le cose siano anche migliorate; onde ricercare una maggiore sicurezza, noi possiamo ricorrere anche all'aiuto che si può offrire al personale con degli automatismi, ma, come giustamente

diceva stamane il senatore Buizza, ci sarà sempre qualcuno che di questi automatismi si deve servire, ci sarà sempre qualcuno che questi automatismi deve controllare, ci sarà sempre la possibilità di un mancato funzionamento perfetto.

Quindi, non illudiamoci che quando avremo automatizzato tutto sulle ferrovie non si avranno più incidenti!

Il senatore Pennavaria ha parlato della mancanza di carri refrigeranti. Non vi è dubbio che nel settore del trasporto merci qualche cosa può essere perfezionata. Dico « qualche cosa » e tra le cose che possono essere perfezionate vi è anche la dotazione della nostra rete di un maggior numero di carri refrigeranti, forse anche di un maggior numero di casse mobili per trasporto, che possono rendere grandi servizi, ma che richiedono anche attrezzature particolari perchè siano economicamente sfruttabili.

E a questo proposito non dobbiamo dimenticare che anche in questo campo la concorrenza della strada è logica e inevitabile. Chi deve spedire delle merci, se non ha un raccordo ferroviario alla partenza e all'arrivo, deve ricorrere agli automezzi e ai necessari costosi trasbordi e subire le inevitabili gravi perdite di tempo relative.

Vedremo, poi, parlando dell'autotrasporto merci, che per avere convenienza a servirsi delle ferrovie bisogna andare al di là dei 300 chilometri, altrimenti le spese di trasbordo dall'autocarro alla ferrovia e poi, quando la merce arriva, dalla ferrovia all'autocarro per il recapito a domicilio, sono di entità tale da rendere antieconomico il trasporto per ferrovia.

Il senatore Pennavaria ha anche parlato della necessità di pensare seriamente al ponte sullo Stretto di Messina. Sappiamo che il nostro Ministro dei trasporti non solo vi pensa, ma segue con attentissima cura l'evolvere degli studi preliminari. È un problema di ordine tecnico veramente grave ... (Interruzione del senatore Barbaro).

So che al senatore Barbaro preoccupa l'ostacolo che questo ponte può rappresentare per la navigazione ...

B A R B A R O. I canali si aprono, illustra relatore, ma non si chiudono!

D E U N T E R R I C H T E R, *relatore*. Questo ponte potrebbe rappresentare un ostacolo soltanto in casi eccezionali, per navi che dovessero avere una alberatura superiore ai 60-70 metri; perchè esso necessariamente si troverà a una quota notevole, a non meno di 70 metri dal livello dell'acqua.

Però, sia che si passi in superficie, sia che si passi in galleria, come preferirebbe il senatore Barbaro, vi è una difficoltà di ordine geologico preoccupante, perchè si tratta di una zona fortemente sismica e tra la Calabria e la Sicilia la solidarietà geologica è compromessa dalla presenza della nota imponente linea di frattura.

B A R B A R O. Però le gallerie hanno resistito magnificamente alle sollecitazioni sismiche, come dimostra l'esperienza; i ponti, invece, sono stati distrutti in maniera spaventosa.

D E U N T E R R I C H T E R, *relatore*. Ad ogni modo, è un problema che andrà studiato. Certo è sommamente desiderabile che vi sia un collegamento ferroviario e autostradale tra la Calabria e la Sicilia; e penso che questo collegamento è tanto più importante che venga realizzato in quanto la Sicilia è destinata a diventare la testa di ponte dell'Europa verso l'Africa.

Sono convinto che non passeranno molti decenni che noi vedremo i porti della Sicilia e tutte le strade della Sicilia frequentati proprio come via di collegamento con il Continente africano.

Il senatore Genco raccomanda al Ministero dei trasporti di rivedere in pieno tutto il sistema ferroviario della Puglia per adeguarlo ad una nuova realtà. Evidentemente è un problema che va studiato, ma è un problema notevole che non si dovrebbe suggerire solo per la Puglia, ma per tutta Italia. Se noi oggi facessimo le ferrovie, molte di queste forse non le faremmo dove sono state fatte; sono passati cento anni ed è evidente che bisogna adeguare l'attrezzatu-

ra alle esigenze nuove; comunque più di rinnovo nel senso di spostamento di ferrovie esistenti, io penso che dovremmo domandarci quali ferrovie semmai possono essere aggiunte, quali tronchi possono essere inseriti per ottenere un miglior rendimento, e quali possono e devono essere abbandonati.

Tra i problemi accennati dal senatore Genco e sottolineati dal senatore Franza vi è quello del collegamento tra la Puglia e Roma. È giustissimo che la Puglia domandi sia eliminata la strozzatura nel collegamento con la Capitale; quindi, anche se la costruzione del secondo binario tra Foggia e Caserta è un problema tecnico tutt'altro che facile, e tutt'altro che poco costoso, esso va studiato ed affrontato con sollecitudine.

Ha accennato il collega Genco all'Ente autotrasporto merci. È anche questo un tema che meriterebbe di essere approfondito. L'attività dell'Ente autotrasporto merci, esercitata da autotrasportatori professionali e da operatori in conto proprio, è disciplinata in Italia dalla legge 20 giugno 1935, n. 1349. Questa legge, notoriamente superata e insufficiente, regola tale importante settore di attività privata, che è anche un settore di notevole interesse pubblico.

È bensì vero che si è cercato di adattare tale legge alle attuali esigenze del settore con provvedimenti intesi a contingentare il numero delle autorizzazioni per il trasporto di merci per conto di terzi (quale il blocco delle autorizzazioni fatto con decreto ministeriale del 9 giugno 1949 e seguenti e la istituzione a titolo sperimentale di un registro delle ditte esercenti l'autotrasporto), nonchè con opportune misure intese a contenere il notevole e progressivo sviluppo dell'autotrasporto in conto proprio, sotto il quale qualche volta si cela una vera e propria attività professionale di trasporto; dirò però che queste limitazioni che si sono frapposte al trasporto per conto proprio e al trasporto anche per conto terzi, se erano giustificatissime nell'immediato dopoguerra, forse oggi lo sono meno, e quindi a mio giudizio l'attività dell'Ente autotrasporto merci è ancora utile, direi ancora preziosa purchè si adegui alle necessità del momen-

to, purchè l'Ente autotrasporto merci pensi a curare tutti gli interessi di quel particolare settore del trasporto merci che deve essere eseguito con dei mezzi motorizzati.

Sostanzialmente l'E.A.M. potrebbe essere il coordinatore e promotore dei trasporti su strada, così come le ferrovie promuovono i trasporti su rotaia. Le ferrovie dovrebbero pensare a rendere il più economico possibile, il più gradito possibile all'utente il servizio ferroviario; l'Ente autotrasporto merci dovrebbe curare che il trasporto con mezzi motorizzati, da chiunque gestiti, raggiungesse una scioltezza e perfezione tale da portare il massimo contributo all'economia del Paese.

L'E.A.M. ha curato anche con grande diligenza la raccolta di dati statistici, particolarmente difficile per il trasporto merci su strada; noi vediamo delle statistiche che non sono sempre concordi, però dalla media degli accertamenti si è constatato che per gli autotrasporti le distanze medie arrivano, se in conto proprio ai 186 chilometri, se per conto di terzi ai 248 chilometri. Si ha la conferma dunque che la ferrovia comincia ad essere preferita, quindi veramente utile al di là di una certa distanza.

L'attività dell'Ente autotrasporto merci si estrinseca in periferia attraverso i Comitati consultivi provinciali, istituiti presso ogni provincia, e al centro attraverso un Comitato consultivo centrale, presieduto dal direttore generale dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile, e le Commissioni centrali di studio, in seno alle quali le categorie degli autotrasportatori, sia in conto terzi che in conto proprio, partecipano attivamente, insieme a tecnici e ad esperti delle varie materie, alla trattazione degli argomenti di maggiore interesse.

Tale organizzazione ha consentito di seguire con la necessaria preparazione tutta la materia dei trasporti internazionali; e, grazie ad individuali iniziative promosse dall'E.A.M., d'intesa col Ministero dei trasporti, si può registrare oggi un notevole incremento in questa attività, sia in relazione all'aumento dei traffici internazionali su strada, sia per quanto concerne la qualità delle prestazioni offerte dagli operatori

italiani, specialmente nell'area della Comunità europea.

Tale particolare branca dell'autotrasporto è disciplinata (com'è noto) in via generale da speciali accordi bilaterali, con la maggior parte dei Paesi dell'Europa occidentale; questi accordi prevedono, in linea di massima, lo scambio in regime di reciprocità di un contingente di autorizzazioni da assegnare, a cura delle autorità competenti del Paese di immatricolazione dei veicoli, ai trasportatori interessati. Bisogna in materia premettere che la necessità di tali accordi, in genere, discende dall'esigenza di ovviare alla serie di restrizioni poste in essere da diversi Stati, i quali hanno sempre cercato di proteggere l'autotrasporto nazionale dalla concorrenza estera, attraverso la azione protettiva svolta da tutti gli Stati a favore del trasporto ferroviario.

È questo un settore abbastanza delicato, dove è necessario intervenire, anche nei rapporti con l'estero, con la dovuta energia, per tutelare gli interessi dei nostri autotrasportatori. Si deve osservare che i contingenti previsti dai vari accordi sono, oltre che insufficienti, non omogenei e raffrontabili. Mentre secondo alcuni accordi, ad esempio, resta assoggettato all'autorizzazione solo il trasporto per conto di terzi, per altri invece sono assoggettati anche i trasporti in conto proprio, e anche il traffico di transito è sottoposto a contingente; certi accordi prevedono autorizzazioni a viaggio, altri consentono il rilascio di autorizzazioni per più trasporti in un certo periodo; inoltre, mentre alcuni accordi riservano una particolare autorizzazione ai trasporti di derrate deperibili, altri invece non stabiliscono particolari norme per tali trasporti che vengono quindi compresi nei contingenti ordinari.

Ciò premesso, si può rilevare che, dall'applicazione dei vari accordi, è derivato per l'autotrasporto italiano all'estero e per la economia nostra in genere una situazione di disordine e quindi di grave disagio, che non solo pregiudica l'economia delle singole aziende di trasporto, ma che dà luogo anche a seri ostacoli nello sviluppo degli scambi. Una grave difficoltà è rappresentata

dai transiti, che vengono di solito ostacolati e fortemente condizionati, e che comunque irrazionalmente non sono riferiti agli accordi stipulati fra i Paesi separati dalle zone di transito.

È particolarmente sentito tale disagio per i traffici con l'Europa del centro-nord, che in genere comportano l'attraversamento del territorio austriaco (un nostro collega questa mattina vi ha fatto cenno). Infatti, sebbene una recente modifica dell'accordo italo-austriaco abbia consentito un aumento del contingente da 400 a 550 autorizzazioni, è da porre in evidenza che tale aumento, non solo non ha compensato la sospensione del rilascio, da parte delle autorità austriache, di permessi extra contingente ai trasportatori italiani, ma ha anche stimolato lo sviluppo dell'autoparco austriaco interessato al traffico verso l'Italia, esasperando quindi la concorrenza e sottraendo traffico al trasporto su strada e agli altri mezzi di trasporto italiani.

Dirò a questo proposito che l'impressione mia è che nelle trattative gli interessi dei nostri autotrasportatori non siano stati tutelati con la dovuta energia, ossia che da parte nostra si sia accondisceso con eccessiva facilità al punto di vista di chi tutela le ferrovie di un altro Stato. Praticamente per andare in Germania noi dobbiamo attraversare l'Austria. È evidente che le ferrovie austriache tengono a tutelare i loro interessi e quindi se noi non ci diamo da fare non saranno certo loro a venire ad offrirci un maggior numero di permessi di transito. Dirò che è stato umiliante nella primavera scorsa assistere ad una peregrinazione dei nostri autotrasportatori a Vienna e ad Innsbruck per domandare direttamente a quelle autorità permessi supplementari. Qualcuno è stato concesso, però sarebbe stato più simpatico che questi permessi fossero stati dati in conformità a rapporti concordati fra Stato e Stato, rapporti che noi ci auguriamo vengano ogni giorno più liberalizzati.

Di tutta la materia degli accordi bilaterali si stanno ora attivamente interessando la Commissione per lo studio dei problemi relativi all'autotrasporto internazionale e gli

organismi ministeriali dei vari Stati interessati, essendo prossima la regolamentazione dell'intera materia presso la Comunità economica europea, con il programma d'azione della politica comune dei trasporti già posto in discussione a Bruxelles.

Il senatore Zane mi ha usato la cortesia di colmare una mia lacuna: io non ho parlato della navigazione sui laghi e meno che meno sul Lago di Garda, non perchè non sia importante da un punto di vista economico, ma perchè me ne è mancato il tempo. Al senatore Zane dobbiamo poi fare un elogio particolare per aver chiesto al Ministero dei trasporti di smantellare un tronco ferroviario nel suo collegio, uno dei molti rami secchi ferroviari che sono ormai inutili e dannosi all'economia nostra. È una richiesta che non possiamo non raccomandare al Ministro di accogliere.

Il senatore Venudo ha accennato alla linea Venezia-Trieste, che una volta era tutta a binario doppio e che oggi invece per 87 chilometri, a seguito degli eventi bellici, è ridotta a binario semplice. Ritengo inutile spendere parole per sottolineare le ragioni economiche e morali che impongono anche qui un sollecito intervento.

Il senatore Buizza ha avuto la cortesia di farmi osservare che nella cartina sullo stato attuale delle vie di navigazione, allegata alla mia relazione, nella Pianura Padana vi è un errore. Ossia è segnalato come ancora efficiente per natanti da 100 tonnellate il canale della Martesana, che invece è abbandonato e in via di eliminazione. Questo errore è una conferma che la navigazione interna e tutti i problemi ad essa relativi meritano maggiori cure e più diligente aggiornamento.

Anche qui devesi lamentare l'inconveniente derivante dalla dipendenza da due Dicasteri diversi. La costruzione dei canali, infatti, è di competenza del Ministero dei lavori pubblici; la regolazione del traffico fluviale è di competenza del Ministero dei trasporti.

In queste condizioni capita che nessuno dei due Dicasteri segue con adeguata tempestività e precisione l'evolvere del traffico fluviale.

Circa la soppressione dei passaggi a livello, merita di essere sottolineata la proposta del senatore Buizza. Quando non vi è la possibilità che lo Stato sistemi direttamente i passaggi a livello, sarebbe bene che almeno cercasse di contribuire con un sostanzioso aiuto alle Amministrazioni che, in tal modo, potrebbero trovarsi nella possibilità di attuare una più rapida sistemazione dei passaggi a livello.

Il senatore Caroli ha ribadito la necessità dell'elettrificazione della Bari-Lecce e del raddoppio del binario su quel tronco aggiungendo la sua autorevole voce a quella del senatore Genco.

In merito alla circolazione stradale sono intervenuti parecchi colleghi parlando, in sostanza, della necessità di un aggiornamento del Codice della strada e sottolineando le difficoltà che presenta il traffico nelle città.

In attesa di un aggiornamento del Codice della strada, una cosa noi possiamo chiedere, come ho detto nella mia relazione, agli organi tutori: di fare in modo che almeno le disposizioni vigenti in materia di circolazione vengano rispettate. Ma qui nasce il problema del coordinamento e del controllo: chi fa rispettare le norme della circolazione nelle grandi città, nei Comuni, nelle Province, sia agli utenti che alle Pubbliche Amministrazioni? Ci vorrebbe un organo che avesse la facoltà e il dovere di intervenire quando le Amministrazioni periferiche non riescono a far rispettare e a rispettare il Codice della strada e regolamento relativo.

È anche necessario suggerire e promuovere la costruzione di metropolitane. È questo, naturalmente, un problema di mole notevole, ma non v'è dubbio che il traffico delle nostre grandi città, ove non si acceleri la realizzazione di grandi metropolitane, si farà sempre più difficile.

Un altro settore nel quale l'Ispettorato della motorizzazione civile può agire, per migliorare la situazione della nostra circolazione, è quello delle scuole guida e della concessione delle patenti. A proposito delle scuole guida, io ho già avuto modo di manifestare le mie riserve per le esercitazioni

di guida che vediamo fare dentro le città. Mi si dice che questa è una necessità per togliere all'allievo l'impressione che può fare il traffico di una grande città, ma io sono convinto che siamo su una strada errata, perchè la confidenza col traffico urbano deve derivare dalla sicurezza di guida e non da istillata sottovalutazione delle difficoltà.

L'allievo deve imparare a guidar bene la macchina, deve imparare a fare le piccole manovre, deve conoscere la quota di ingombro della sua macchina, deve imparare ad affrontare con sicurezza il passaggio fra due ostacoli. Come possiamo domandare che, in caso di insorgenza improvvisa di qualche ostacolo su una strada di grande traffico, sappia manovrare correttamente la propria vettura se non la sa manovrare a modesta velocità?

Solo il guidatore molto buono — anche se non perfetto — deve sentirsi in grado di affrontare il traffico di una grande città.

Non ci si rende conto di quale disturbo alla circolazione danno genericamente tutti i veicoli che vanno ad una velocità al di sotto del ragionevole, e quindi anche quelli impiegati per le lezioni di guida. Non vale l'argomento che, se si va piano, non accadono incidenti; coloro che vanno troppo piano creano nervosismo in coloro che hanno la necessità di procedere a una corretta velocità, e molte volte — l'ho detto nella mia relazione — gli incidenti sono causati proprio dallo stato di esasperazione nel quale vengono posti i guidatori che trovano impedimento da parte di coloro che non sanno guidare e non si sanno muovere.

Un settore che non è stato toccato è quello delle funivie, sebbene sia un settore importante, ed anzi abbia, in un Paese turistico come il nostro, una importanza economica enorme. I trasporti a fune sono da noi più numerosi e più efficienti che in tutti gli altri Paesi d'Europa; l'Italia in questa materia ormai insegna a tutta l'Europa e potremmo dire anche a tutto il mondo. (*Interruzione del senatore Barbaro*). Ai nostri tecnici degli Ispettorati della motorizzazione civile va rivolto un vero elogio per questa posizione che hanno

saputo promuovere e che auguriamo conservino all'Italia. Vi è anche il Centro sperimentale di impianti a fune messo in efficienza tre anni fa nelle vicinanze di Roma, nel quale vengono studiati tutti i perfezionamenti che in questa materia sembrano opportuni. Anche l'intervento di questo Centro sperimentale contribuirà a perfezionare il settore del controllo sui trasporti a fune.

Da questa rapida disamina io penso che tutti possiamo trarre un convincimento: che il nostro Ministero dei trasporti ha bene operato in questi anni del dopoguerra. Dobbiamo infatti constatare con soddisfazione, che il nostro Ministero dei trasporti sta operando bene e sta facendo tutto quello che è umanamente possibile perchè il nostro Paese sia in tutti i settori dei trasporti all'avanguardia e migliori sempre più le varie strutture. Io spero che con questo convincimento tutti noi daremo, e volentieri, il voto di approvazione al bilancio dei trasporti. (*Applausi dal centro*).

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

M A T T A R E L L A , *Ministro dei trasporti.* Signor Presidente, onorevoli senatori, la discussione del bilancio del Ministero dei trasporti, svoltasi dinanzi all'altro ramo del Parlamento ora è appena un mese, per quanto approfondita ed esauriente, non mi esime dal gradito obbligo di esporre in questa sede, per le valutazioni dell'Assemblea, con la possibile completezza, i problemi del settore, le nuove prospettive in cui vanno inquadrati, gli indirizzi che in concreto l'Amministrazione segue per impostarli e risolverli. D'altra parte, il tempo concesso dagli impegni di lavoro del Senato, particolarmente prezioso in questo ultimo scorcio dell'esercizio finanziario provvisorio, impone limiti di brevità cui mi è dovere attenermi. Non è del resto il numero delle parole che può dare rilievo all'importanza dell'argomento, bensì la chiarezza dell'analisi che di esso viene fatta, il peso delle cose dette, la stessa passione con la quale si dicono; e a questo proposito desidero ringraziare gli

onorevoli senatori che, con i loro interventi hanno dato un così vivo interesse al dibattito che ho l'onore di concludere.

In particolare ringrazio il relatore senatore De Unterrichter, non solo per la sua pregevole relazione, che acutamente puntualizza ed illumina gli aspetti salienti di un complesso di problemi, ai quali, oggi più che mai, si rivolge con vigile attenzione l'opinione pubblica, perchè oggi più che mai è ad essi legata tutta la vita del Paese, ma anche per la sua replica di oggi, che mi esime dal trattare alcuni degli argomenti ai quali pensavo d'estendere il mio esame.

Sono, infatti, le sempre più ampie dimensioni che vanno assumendo di giorno in giorno i processi produttivi intesi nel loro completo ciclo di svolgimento — e quindi i mercati di produzione e di consumo — a dare più evidente risalto all'importanza del trasporto nei fatti economici, dei quali esso è non soltanto strumento insostituibile ma anche fattore necessario, di una necessità immanente alla loro stessa natura. L'accresciuta circolazione delle persone e dei beni connessa con una maggiore pienezza di vita civile, la complementarità economica tra regione e regione ogni giorno maggiormente operante sotto la spinta del progresso, il più intenso ritmo di attività che è caratteristica peculiare del tempo nostro, incessantemente dall'interno dilatano i limiti della nostra sfera d'azione.

Ma le nuove più ampie dimensioni si chiamano oggi, per noi soprattutto, Comunità economica europea. È la presenza di questa realtà ormai irrecusabile che impone una nuova visione di molti settori della nostra vita nazionale, e in particolar modo e in primissimo luogo, del settore dei trasporti, che, evidentemente, come rilevava stamane il senatore Pessi, va inquadrato nella vita economica generale e nei suoi programmi di coordinata espansione perchè essi, come osservava acutamente il senatore Zaccari, sono parte sempre più integrante di una armonica politica di sviluppo.

Ciò che infatti veramente crea un mercato comune è la facilità della circolazione dei beni da un punto all'altro del territorio sul quale esso si estende. Senza di ciò non

vi può essere un mercato comune che sia non soltanto potenziale ma effettivo, venendo a mancare proprio la sua ragione d'essere, che è la pratica attuazione della complementarità economica delle sue varie zone, in quanto essa realizza, con la maggiore utilità dei beni prodotti da ognuna, una maggiore ricchezza complessiva e quindi un maggior benessere generale. Perchè dunque il nostro Paese — al quale la passione europeistica dei suoi statisti più illuminati, primo fra tutti Alcide De Gasperi, indicò con chiara adesione nell'attiva solidarietà fra i popoli del vecchio continente le vie di un migliore avvenire — possa trarre più larghi benefici dalla sua partecipazione al Mercato comune europeo, occorre che i maggiori problemi del settore dei trasporti siano ormai considerati non soltanto nell'ambito della nostra vita nazionale, ma anche su un piano europeo.

Ed è in questa impostazione che va vista e considerata la scelta, cui è stato fatto cenno stamane dai senatori Genco e Buizza, del nuovo Direttore generale delle Ferrovie dello Stato che ha sostituito l'ingegner Rissone, cui va pure il mio saluto e il mio più vivo apprezzamento per i servizi resi all'Azienda ferroviaria e, attraverso l'Azienda ferroviaria, al Paese, durante 41 anni di feconda ed apprezzata attività.

Ho sentito, dopo lunga e responsabile maturazione, e ne parlo perchè il problema è stato sollevato, di dover proporre un funzionario che ha fatto una lunga e da tutti ammirata esperienza in posti di alta responsabilità anche in campo internazionale. Questa scelta non ha voluto minimamente essere (non c'era nessun motivo per farlo) una anche lontanamente scarsa valutazione della funzione degli ingegneri nella Azienda, dei cui quadri dirigenti essi rappresentano e rappresenteranno sempre il fulcro essenziale e la struttura principale. Ma non c'è dubbio che le Ferrovie dello Stato, operando oggi non più in regime di monopolio, ma in concorrenza con altri mezzi di trasporto, e assumendo un ruolo sempre più importante nelle componenti della politica italiana di sviluppo e in quelle dell'integrazione eco-

nomica europea, pongono in termini nuovi per il loro massimo dirigente compiti preminenti di direttive e di orientamenti economici e commerciali. Tali compiti possono essere certamente assolti da ingegneri di lunga esperienza anche nel campo aziendale-amministrativo, ma evidentemente anche da chi, non ingegnere, di essi si è sempre specificamente e lungamente occupato in campo interno ed internazionale.

La scelta fatta, anche se nuova, non può essere quindi considerata una lesione di prestigio per la categoria dei tecnici, tanto doverosamente apprezzati e meritatamente ammirati nelle loro attività, nel settore ferroviario come, del resto, in tutte le altre attività del Paese.

I problemi cui poc'anzi accennavo, che essenzialmente si riducono al potenziamento dei vari sistemi di trasporto ed al loro coordinamento, in vista della loro massima efficienza e del minimo costo globale, sono antichi e nuovi: antichi perchè immutabili restano sempre i termini fondamentali di ogni processo storico; nuovi perchè la realtà che continuamente si evolve continuamente li ripropone in altre forme. La loro forma attuale è, appunto, la dimensione europea della loro ampiezza, che li rende non soltanto più vasti ma altresì più complessi, in quanto, mentre non è lecito perdere di vista le situazioni locali, è necessario avere presente il quadro generale nel quale le singole soluzioni vanno prospettate e armonizzate.

Ciò dico riferendomi, anzitutto, alla rete ferroviaria statale, che, pur nella rapida evoluzione dei vari mezzi di trasporto, resta la struttura fondamentale, l'ossatura del nostro sistema di comunicazioni e non del nostro soltanto, ma anche di quello di tutti i Paesi della Comunità europea.

La recente legge che ha approvato un Piano decennale di investimenti di 1.500 miliardi di lire, articolato in due Piani quinquennali, per il primo dei quali sono stati stanziati 800 miliardi, fornisce i mezzi finanziari per una vasta opera di ammodernamento e potenziamento; ma si tratta, pur sempre di mezzi appena necessari rispetto alle esigenze presenti e del prossimo futuro

e soprattutto rispetto alle aspirazioni che dovunque si manifestano, e talvolta in maniera pressante, donde la necessità di scelte oculate, in una visione che non sacrifichi gli interessi generali agli interessi locali, nè questi a quelli, almeno nella misura in cui si presentino come preminenti per lo sviluppo economico e sociale delle relative zone.

In altri termini, l'obiettivo da raggiungere è la realizzazione di una moderna rete di grandi linee ferroviarie ad alta efficienza, che costituiscano nel loro complesso un sistema di trasporti organico e funzionale, suscettibile per ciò stesso di essere localmente integrato dalla rete degli altri mezzi di trasporto: un sistema, cioè, di grandi comunicazioni, capace di legare saldamente tutta l'economia del Paese, dalle Alpi alla Sicilia, all'economia dei Paesi del centro Europa, per quei più intensi e rapidi scambi nei quali, in definitiva, si concretano le prospettive aperte dal sorgere del Mercato comune.

Di qui la preminenza data, nell'impostazione dei programmi di attuazione del Piano, alle opere di raddoppio di linee, di rettifiche di tracciati, di adeguamento di piazzali di stazione e nodi, di potenziamento degli impianti di segnalamento e di sicurezza, e in genere di miglioramento degli impianti fissi per cui sono stati complessivamente destinati 335 miliardi di lire.

Ad essi vanno aggiunti 100 miliardi, destinati al rinnovamento dell'armamento, sia per quanto si riferisce alla sostituzione di vecchie rotaie con rotaie di più moderno tipo, sia per ciò che attiene al semplice rinnovo, cui non si era potuto finora provvedere, a mano a mano che se ne era manifestata la necessità, per l'insufficienza dei fondi a disposizione e per i più pressanti impegni della ricostruzione in dipendenza delle rovine cagionate dalla guerra.

Ma il raddoppio di binari, la rettifica di tracciati, il potenziamento degli impianti fissi a nulla gioverebbe se non fossero al servizio di un parco di materiale rotabile adeguato, per numero e caratteristiche tecniche dei mezzi, alle esigenze del traffico quali oggi sussistono e quali si profilano per il prossimo futuro.

È per ciò che 320 miliardi di lire sono stati destinati per il materiale rotabile, al duplice scopo di sostituire quello scarsamente efficiente o per eccessivo prolungamento dell'uso o per antiquate caratteristiche tecniche, e di aumentare la consistenza di vari tipi di mezzi: in particolare, 92 miliardi 500.000.000 sono destinati a mezzi di trazione elettrica e Diesel, 76 miliardi 500.000.000 a carrozze viaggiatori, mentre ben 133 miliardi sono stanziati per i carri merci, tra i quali sono previsti oltre un migliaio di quei carri frigoriferi ai quali si è fatto cenno oggi da parecchi onorevoli senatori. Inoltre uno stanziamento di 13 miliardi è stato riservato alle navi traghetto per superare quei pericoli di strozzatura legittimamente paventati dal senatore Pennavaria. È evidente che lo spirito del Piano non è stato menomamente violato, perchè il Governo si è mosso ed ha operato sulle direttive e lungo le linee fissate dal Parlamento, al quale i dati relativi saranno comunicati in allegato alla Relazione economica generale nel prossimo mese di maggio, come prescrive la legge di finanziamento del Piano stesso.

L'esecuzione di esso, cui l'Azienda ferroviaria ha posto mano con una prontezza veramente encomiabile, tanto che a pochi mesi dalla emanazione della relativa legge erano già stati predisposti e approvati i programmi delle opere e delle commesse da effettuare nei singoli settori, porterà certamente la rete delle ferrovie italiane ad un livello di efficienza quale è richiesto dai compiti che ad esse assegna tanto lo sviluppo economico e sociale del Paese, quanto la nostra attiva partecipazione alla Comunità europea.

Credo di fare cosa gradita al Senato comunicando che a tutt'oggi, e cioè ad appena pochi mesi dall'approvazione del Piano, ben 146 miliardi 975.000.000 sono stati impegnati; e, tenendo presenti le difficoltà di personale tecnico in cui l'Azienda si trova, tale cifra rappresenta uno sforzo veramente meritevole di ammirazione. Ed io da questo banco desidero questa ammirazione esprimere alla dirigenza e a tutti i funzionari tecnici ed amministrativi dell'Azienda delle ferrovie dello Stato, che a tale impegno partecipano con competenza e dedizione.

Come è naturale, non potranno, però, aversene i primi frutti se non quando la realizzazione delle nuove opere e la costruzione del nuovo materiale avranno preso una certa consistenza, il che comporta che continueranno, frattanto, le difficoltà nelle quali l'esercizio attualmente si svolge, difficoltà che più volte hanno avuto larga eco anche in quest'Aula. Di ciò va tenuto conto in una valutazione obiettiva dei vari aspetti della gestione ferroviaria.

Nè accanto ai problemi dei mezzi materiali, alla cui soluzione il piano decennale ha dato un impulso determinante, possono trascurarsi i problemi del personale, che anzi, spesso, assumono un rilievo preminente — come ha osservato l'onorevole relatore — sia per il peso specifico dell'elemento umano cui si riferiscono, sia per l'ispirazione profondamente sociale della nostra politica. Ad essi va la vigile assidua cura del Ministero, nella persuasione che l'efficienza di un organismo vasto e complesso come l'Azienda ferroviaria ha, come sua condizione pregiudiziale, la piena efficienza del personale che vi è addetto, dalle categorie direttive alle categorie più modeste, la funzione di ognuna integrandosi inscindibilmente nella funzione delle altre, e nella persuasione che tale efficienza è a sua volta legata ad un adeguato livello di vita e a serene condizioni di lavoro. Su queste due direttrici, sforzi notevoli sono stati fatti e vengono fatti, come largamente dimostrano i numerosi provvedimenti emanati in questi ultimi tempi in favore del personale ferroviario, per il miglioramento del suo stato giuridico e del suo trattamento economico. Ricorderò, fra gli altri, la legge sull'ampliamento degli organici, la legge sulla istituzione del sistema di promozioni a ruolo aperto per numerose categorie, la legge sull'aumento delle competenze accessorie, mentre è di questi giorni la presentazione al Parlamento del disegno di legge concernente la corresponsione della indennità *una tantum* sia per il personale in servizio che per quello in pensione e la approvazione da parte del Consiglio dei ministri del disegno di legge in favore degli assuntori, che modifica, migliorandole, pressochè radicalmente, le condizioni di lavoro

di tutta una vasta categoria, e del disegno di legge per la modifica di alcune norme dello stato giuridico del personale ferroviario, tra le quali particolarmente importanti quelle relative alla determinazione del trattamento di pensione per alcune categorie. A nulla però tutto ciò varrebbe se non trovasse adeguata rispondenza nell'atteggiamento dei ferrovieri verso la loro azienda: ed io mi auguro che, da parte loro, essi sapranno tenere alta la tradizione di attaccamento al servizio, di spirito di sacrificio, di capacità professionale, che hanno alimentato durante oltre mezzo secolo la vita delle ferrovie dello Stato.

Certo, pesano tuttora sul personale ferroviario, talune situazioni ereditate dagli anni seguiti all'ultima guerra: tra le altre, alcune sproporzioni numeriche o qualitative introdotte nei ruoli di determinate qualifiche da provvedimenti speciali, adottati per fondati motivi di equità, ma non sempre in armonia con le esigenze funzionali dell'Azienda; pesano e si fanno via via più sensibili difficoltà di reclutamento, specialmente del personale tecnico, laureato e diplomato, per la crescente concorrenza dell'offerta di lavoro avanzata dalle industrie private. A quelle dovrà farsi fronte con una tenace azione amministrativa nel campo delle assunzioni e dei corsi di addestramento, cui la Azienda già largamente provvede; a queste, con adeguata propaganda delle condizioni di impiego che oggi le Ferrovie possono offrire, per taluni riguardi non inferiori a quelle offerte dal settore industriale, ma anche con una più oculata utilizzazione dei tecnici, direttivi e di concetto, perchè vengano riservati a coprire i posti più confacenti alla loro specializzazione, in modo da assicurare che le singole specifiche competenze non siano rese vane o mortificate nell'espletamento di non appropriate funzioni, ma possano dare il loro massimo rendimento nel superiore interesse dell'Amministrazione. Direttive in tal senso sono state già da me impartite e saranno gradualmente attuate.

Occorre tuttavia dire che i problemi dei mezzi, i problemi del personale non vanno riguardati esclusivamente in se stessi, ma vanno ricondotti ad un problema più ge-

nerale, quello organizzativo, che è oggi proprio di tutta l'amministrazione statale, ma che assume aspetti di particolare rilievo per l'Azienda ferroviaria, in relazione ai suoi compiti di espletamento di un servizio pubblico di fondamentale importanza, che richiede una complessa attrezzatura le cui proporzioni hanno la dimensione dell'intero territorio nazionale. L'utilizzazione dei mezzi, l'utilizzazione degli uomini, il giusto proporzionamento degli uni agli altri per un impiego il più possibile razionale e quindi economicamente sano, lo snellimento delle procedure, il decentramento delle funzioni per un più pronto ed efficace intervento, l'introduzione di più moderne e progredite tecniche di lavoro nei vari campi di attività, l'istituzione e il funzionamento di efficienti uffici di studio, quali centri nei quali sistematicamente si valutino e si impostino linee e programmi d'azione, sono altrettanti dati di un unico grande problema, che riassume in se stesso la complessa vita dell'azienda e che, come tale, ammette soluzioni bensì durature ma non immutabili, continuamente evolvendosi con l'evolversi della realtà circostante. La sua importanza è stata in questi tempi sempre più largamente avvertita, e notevole appare, al riguardo, l'istituzione del Servizio degli affari generali, che, assumendo, accanto a compiti nuovi suoi propri, taluni compiti di studio prima affidati allo sdoppiato servizio del personale e degli affari generali, ne ha esaltata la funzione e si è posto come strumento specifico idoneo dell'attività organizzativa dell'Azienda.

Rientra nella cornice di questo vasto quadro la politica degli investimenti aziendali, che tocca fra gli altri due problemi ai quali oggi l'opinione pubblica è in special modo sensibile: quello delle linee secondarie, per le quali da più parti si sollecitano spese di ammodernamento e potenziamento che comunque, a prescindere da ogni giudizio di merito sulla loro necessità o convenienza, da farsi evidentemente caso per caso, vanno subordinate, nella scala di priorità delle esigenze da soddisfare, a quelle per le grandi linee, in una prospettiva di armonizzazione degli interessi particolari con gli interessi generali; e quello, in un certo senso connes-

so, degli autoservizi sostitutivi o integrativi di servizi ferroviari, nei quali, là dove si palesino opportuni, va visto il mezzo più idoneo a realizzare, non tanto un particolare interesse del bilancio aziendale, quanto la esigenza, che vorrei dire cogente, di fornire il servizio pubblico di trasporto affidato all'Azienda con la minor spesa pubblica possibile, senza mutarne, tuttavia, talune caratteristiche fondamentali. Si tratta, nell'un caso come nell'altro, di problemi organizzativi del più alto livello amministrativo, in quanto si pongono ma non si esauriscono nell'ambito della sfera dell'attività ferroviaria, investendo tutte le condizioni ambientali — economiche, sociali, geografiche — delle singole zone interessate, per cui ogni giudizio di merito va dato, in ultima istanza, nel quadro di una visione generale di ampio respiro. Ciò intendo qui dire per sottolineare, accanto alla necessità di una ferma politica di economia di gestione del servizio ferroviario, la cautela con la quale la Amministrazione si propone di procedere sia per quanto attiene alle decisioni, positive o negative, da adottare per le linee secondarie; sia per ciò che riguarda la soppressione di quei tronchi di linea definiti rami secchi, che tali sono talvolta, ma che spesso possono rappresentare invece utili infrastrutture per il futuro sviluppo economico delle località servite.

Dal problema organizzativo dell'Azienda ferroviaria, che vorrei definire di coordinamento interno, il discorso naturalmente si allarga al coordinamento esterno, cioè da una parte delle attività gestite dall'Azienda di Stato con le attività svolte dagli altri mezzi di trasporto, che operano fuori del campo della sua competenza, dall'altra parte di queste ultime attività tra di loro, nell'unico intento di conseguire la massima efficienza strumentale di tutto il complesso, con la minore spesa globale possibile. Mi riferisco, evidentemente anzitutto ai mezzi stradali, che sono il tipo più comune e diffuso, in quanto esercitano, come la ferrovia, una funzione insopprimibile nella vita del Paese; ma mi riferisco altresì anche al mezzo aereo, la cui importanza va rapidamente crescendo di giorno in giorno, nonchè al mezzo

navale, nei limiti in cui esso è adibito alla categoria di servizi di navigazione interna, nella quale peraltro potrebbero ben rientrare, ancorchè si tratti di navigazione aiuriera, le linee di cabotaggio e quelle allaccianti le isole con la penisola e tra di loro. Il problema pone l'opportunità di una soluzione unitaria, per la quale i tempi già sono maturi e che trova una sua prima concreta espressione nel disegno di legge per il trasferimento al Ministero dei trasporti dell'aviazione civile, pendente dinanzi al Parlamento. Ma pur rispetto alla materia che rientra nella sfera della sua competenza quale oggi è configurata, si palesano inadeguatezze della struttura attuale del Ministero, che si articola, se di articolazione può parlarsi in tal caso, nel solo Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, cui fa capo tutta una serie di complesse funzioni. Anche qui, sotto la spinta del dinamico sviluppo dei trasporti, un avvio di soluzione è già stato prospettato, con il disegno di legge per la riforma strutturale dell'azienda ferroviaria, che potrà costituire un primo punto fermo nel quadro di una riforma estesa a tutto il Ministero.

Nonostante le rilevate carenze, alle quali debbono aggiungersi, per un completo quadro obiettivo della situazione, quelle di alcuni degli stessi strumenti legislativi di intervento, quale la vecchia legge sulla disciplina delle autolinee, in vigore dal 1939, che attende d'essere sostituita dal provvedimento ora all'esame della Camera, l'azione del Ministero è tenacemente e alacramente rivolta a conseguire quelle finalità di armonizzazione dei vari tipi di trasporto che il superiore interesse del Paese richiede. Essa opera, soprattutto, attraverso l'istituto della concessione riguardo agli autoservizi e l'istituto dell'autorizzazione nel trasporto delle cose.

È specialmente per questo ultimo servizio che oggi il problema del coordinamento si pone non più in termini nazionali, ma internazionali. Cade qui a proposito quanto dicevo all'inizio della mia esposizione, perchè la nostra partecipazione alla Comunità europea incide, assai più che nel settore ferrovia-

rio, nel settore degli autotrasporti, in quanto le ferrovie europee, per la stessa natura del mezzo ferroviario che tende a realizzare linee di grande comunicazione, hanno, entro certi limiti, da tempo attuato attraverso accordi ferroviari di carattere internazionale, una loro comune disciplina, che le fa idonee ad operare senza profonde innovazioni nell'ambito del Mercato comune. Ciò non significa, tuttavia, che si debba o si intenda comprimere un settore di grande vitalità come quello degli autotrasporti, al quale va il merito di aver saputo sostenere e talvolta stimolare, con una azione dinamica in cui si riflettono le migliori caratteristiche dei nostri medi e piccoli imprenditori, il prodigioso sviluppo economico del Paese. Si apre, anzi, ad esso un più vasto campo d'azione che ha confini non nazionali ma europei, perchè la penetrazione ferroviaria dall'uno all'altro Paese della Comunità non è e non può essere sufficiente a realizzare tutti gli obiettivi di più intensi traffici nei quali, in definitiva, si concreta l'essenza del Mercato comune.

Ma perchè accanto a tale penetrazione si stabilisca quella più mobile e diffusa dell'autotrasporto, evidentemente è necessaria una disciplina unitaria del settore nell'ambito della Comunità, disciplina che da una parte conferisca diritti, dall'altra ponga limiti per il loro ordinato esercizio nel superiore interesse comune.

Limitatamente all'ambito del territorio nazionale, il problema del coordinamento è tuttora attuale anche per il settore delle autolinee, nel quale anzi l'apertura delle autostrade ha portato un elemento che non può non tenersi presente. L'impegno da me assunto, in sede di discussione della legge per il piano decennale di potenziamento e ri-classamento delle ferrovie dello Stato, di non procedere a concessioni di autoservizi per il traffico sulle nuove grandi arterie, in attesa che la questione sia definita dalla nuova legge per la disciplina delle autolinee, resta naturalmente valido. Esso è significativo dell'intendimento di non rendere più difficile con soluzioni parziali e situazioni precostituite, la nuova disciplina che è compito del Parlamento dettare; nè alcun signi-

ficato di incomprendimento delle esigenze dell'iniziativa privata può riferirsi all'impegno di concessione degli autoservizi sostitutivi di servizi ferroviari all'Azienda ferroviaria, operando esso, da un punto di vista formale, nell'ambito delle norme esistenti e, da un punto di vista sostanziale, riferendosi a traffico già pertinente alle Ferrovie dello Stato.

Nessun fondato motivo, nessuna obiettiva giustificazione hanno quindi le preoccupazioni affacciate in qualche ambiente a proposito della sorte riservata all'iniziativa privata nel campo degli autotrasporti.

Naturalmente, restano fermi i limiti imposti agli operatori dall'interesse generale, limiti che si manifestano nel coordinamento quale sino ad oggi è stato attuato e quale potrà attuarsi domani in forza della nuova disciplina prevista dal disegno di legge che attende l'approvazione del Parlamento. E del resto la politica di programmazione, così quale noi la concepiamo, non si pone in antitesi all'iniziativa privata, ma va vista, piuttosto, come uno sforzo inteso a migliorare, attraverso l'eliminazione di squilibri regionali e di sproporzioni di settori e attraverso l'armonizzazione dell'impresa pubblica e dell'impresa privata, le condizioni obiettive per un più sereno e migliore sviluppo della vita del Paese.

Il discorso vale anche per ciò che riguarda le concessioni ferroviarie, nelle quali in genere può tuttora ravvisarsi un utile strumento di gestione di pubblici servizi di trasporto, ancorchè sia da auspicare una migliore disciplina dell'istituto della concessione. L'intendimento del Governo di chiedere al Parlamento l'anticipato riscatto delle ferrovie calabro-lucane, da me comunicato alla Camera in sede di discussione di questo stesso bilancio, non incrina tale posizione, ma soltanto sta a dimostrare la sensibilità del Ministero ad una aspirazione largamente raccolta dalle Camere, a fondamento della quale — e ciò non va dimenticato — si appalesa una situazione giuridico-economica della concessione del tutto particolare. Peraltro la richiesta dell'anticipato riscatto è resa possibile dalle norme che regolano la materia e dalla scadenza dei termini pre-

visti, nonchè dalla stessa convenzione esistente con la società concessionaria.

Oltre che nella funzione del coordinamento, l'attività che il Ministero svolge per mezzo dell'Ispettorato generale della motorizzazione si esercita, vigile e dinamica, in tutti i campi d'azione che rientrano nella sua competenza: nel settore della motorizzazione, del quale è da sottolineare il prodigioso sviluppo di questi ultimi anni, che ha comportato una notevole dilatazione dei compiti di prevenzione, di vigilanza e di controllo spettanti all'Ispettorato in materia di sicurezza della circolazione stradale; nel settore delle funivie di vario tipo, nel quale siamo al primo posto in Europa per estensione di rete e tra i primi posti nel mondo per caratteristiche tecniche di impianti; nel settore della navigazione interna, che è in fase di promettente sviluppo anche per le lodevoli iniziative di potenziamento che si vanno promuovendo da parte di enti interessati alla sua estensione a nuove linee navigabili e dove risultati particolarmente soddisfacenti sono stati conseguiti dalla gestione governativa dei servizi sui grandi laghi. Particolarmente utili ed opportuni in proposito sono stati i rilievi e i suggerimenti dei senatori Zane, Pajetta e Merlin, ai quali desidero dare assicurazione che le loro proposte saranno attentamente esaminate e valutate. Nè va dimenticato il settore della motorizzazione agricola, dove, sono ancora pochi anni, si era ai timidi inizi e si assiste oggi ad una rapida espansione che pone, anch'essa, i suoi problemi agli organi competenti, anche se abusi vengono denunciati, come ha ricordato stamane il senatore Ottolenghi, abusi che il Ministero dei trasporti e delle finanze faranno di tutto per ovviare.

All'espletamento di tutte le numerose e complesse funzioni connesse con una così vasta e varia competenza, l'Ispettorato generale della motorizzazione fa fronte con lodevole impegno, servendosi di quadri e di strumenti giuridici e materiali che non sono molto diversi da quelli di cui si disponeva nei decenni anteguerra, quando ben modeste erano le proporzioni del campo dove si svolgevano le sue attività. Ciò significa che, come per l'Azienda delle ferrovie dello Stato,

anche per l'Ispettorato generale della motorizzazione civile sussiste un problema organizzativo, che si specifica in un problema del personale e in un problema delle strutture: quello meno pesante, se non meno acuto, per la grande differenza di proporzioni dei due organismi e per la distinzione formale del ruolo dei dipendenti dell'Ispettorato nelle due categorie dei tecnici e degli amministrativi, che facilita l'utilizzazione secondo le specifiche competenze; questo forse più urgente e certo più complesso, per la complessità e varietà delle funzioni ora rilevate. A mio avviso, tuttavia, il problema di riforma della struttura non va visto tanto in riferimento all'Ispettorato considerato in se stesso, quanto piuttosto nell'ambito della riforma del Ministero cui dianzi accennavo, riguardo alla quale maturi mi sembrano i tempi per prospettare l'esigenza di una sua prima meditazione.

L'impegno di brevità, assunto all'inizio, mi impone l'obbligo di concludere la mia esposizione, che mi lusingo abbia risposto ai rilievi fondamentali emersi dal dibattito. Un qualche pur breve chiarimento mi sembra tuttavia dovuto in merito a particolari quesiti e punti posti in taluni interventi.

Al senatore Buizza, che ha posto l'accento sul gravissimo problema dei passaggi a livello e della sicurezza della circolazione, desidero dire che esso è particolarmente presente al Governo nei due dicasteri interessati e che sui problemi segnalati avrò cura, per la parte di competenza del Ministero dei lavori pubblici, di farmi eco delle sue sollecitazioni, mentre lo assicuro che sollecitazioni adeguate saranno fatte agli organi del mio Ministero.

Al senatore Pennavaria, in ordine allo stretto di Messina e ai pericoli della strozzatura delle sue comunicazioni, debbo dire che penso anch'io che la soluzione del problema, ponte o galleria non importa, senatore Barbaro, si impone con urgenza, sia per le ragioni illustrate poc'anzi dal senatore De Unterrichter, sia anche per una ragione che coinvolge, oltre che la circolazione stradale, quella ferroviaria e lo stesso interesse dell'Azienda delle ferrovie dello Stato.

Non è vero, senatore Barbaro, che il ponte potrebbe rappresentare una minaccia per il traffico ferroviario. L'attraversamento ferroviario dello Stretto comporta due ore di tempo: se le ferrovie riescono a recuperare quelle due ore, oltre alle altre che potranno guadagnare col completamento del raddoppio della linea tirrenica e con la nuova sistemazione del valico di Nocera e le altre opere in corso, le comunicazioni tra la Sicilia e le regioni centrali e settentrionali di Italia e del centro Europa, ne guadagnerebbero enormemente, e le ferrovie sarebbero messe in condizione non solo di poter rendere dei servizi notevoli al collocamento delle derrate agricole siciliane che hanno bisogno di trasporti rapidi, ma anche di poter fronteggiare la concorrenza della quale debbono, per la loro stessa vita e per il loro stesso esercizio, preoccuparsi. Il problema, comunque, non è di competenza dei Trasporti, e quindi io qui non posso assumere impegni, ma solo esprimere un voto, il voto che lo studio si appronti, e si svolga, se già approntato, con grande urgenza, anche perchè le Ferrovie dello Stato, nella prospettiva di sicuri pericoli di strozzature, debbono, ove una soluzione non si ritenesse di poter adottare, affrontare la necessità di altre soluzioni che, comportando svariati miliardi di investimenti, non possono che essere affrontate quando la soluzione, ponte o galleria, dovesse essere scartata.

Al senatore Zaccari, a proposito della Cuneo-Nizza, non posso che confermare quanto egli stesso ha avuto stamane l'amabilità di ricordare. Il Ministero dei trasporti ha assunto un'attitudine favorevole alla ricostruzione; è chiaro, però, che nessuna determinazione definitiva può essere adottata, anche dal punto di vista formale, fino a che non avremo stipulato la Convenzione col Governo francese, non potendosi, evidentemente, decidere e assegnare fondi per opere che si debbono eseguire in gran parte in territorio francese.

Il Ministero ha già aderito alla richiesta del Ministero degli esteri di poter intavolare delle trattative concrete con il Governo francese.

Il problema delle linee liguri è stato posto da vari onorevoli colleghi e in termini molto appassionati, così come era stato fatto anche nell'altro ramo del Parlamento. Che la situazione delle linee liguri, soprattutto per la Genova-Ventimiglia, che è una delle grandi linee di transito internazionale, sia grave, nessuno lo disconosce; ed è proprio per questo che il Ministero dei trasporti ha destinato nel piano quinquennale decine di miliardi per il raddoppio di tratti di quella linea.

Molti lavori sono stati fatti, com'è stato riconosciuto questa mattina; molti lavori sono in corso; altri dovranno essere iniziati. E se dei ritardi vi saranno, saranno dovuti a ragioni di carattere tecnico, perchè la progettazione richiede, soprattutto in quella zona, tempi tecnici non indifferenti.

C'è il problema grosso, del cui esame mi sono fatto carico sin dall'inizio, nell'impostazione del Piano, dello spostamento della linea a monte. Il Ministero, come ho comunicato al senatore Zaccari — che ha anche letto stamane la mia lettera — è sensibile al problema; però pensa che un sacrificio dovrebbe essere compiuto, per la maggiore spesa, che è considerevole, anche da parte degli enti locali. So che parecchi degli enti locali sono pronti ad assumersi questo sacrificio. Attraverso la Direzione del Compartimento di Genova siamo a contatto con i vari enti locali e con le trattative che si vanno concretando per alcuni tratti — che interessano notevolmente località turistiche, che dalla presenza della linea ferroviaria nella vicinanza delle spiagge risentono molti pregiudizi di carattere economico e di sviluppo — siamo sicuri che a delle intese armoniche e amichevoli tra l'Azienda delle ferrovie e gli enti locali potremo giungere con comune soddisfazione e nel superiore interesse generale.

È evidente che lo spostamento a monte comporta una maggior spesa di notevoli dimensioni. Le Ferrovie sono disposte ad assumersi una quota di essa: è opportuno e giusto, però, che il sacrificio venga ripartito in rapporto all'utilità che ognuno ne ritrae.

Comunque, come ho già detto, posso assicurare gli onorevoli senatori che siamo in contatto con i vari enti locali: Comuni, Provincie, Camere di commercio.

Al senatore Venudo debbo precisare che i lavori della Udine-Portogruaro sono di esclusiva competenza del Ministero dei lavori pubblici e non mi risulta che ci sia un arresto per mancata adesione a determinati progetti da parte dell'Amministrazione ferroviaria; la notizia che noi abbiamo è che i lavori sono stati sospesi per il momento per mancanza di mezzi; comunque io posso segnalare quel che stamane il senatore Venudo ha esposto al collega dei lavori pubblici.

Il senatore Genco ha molto eloquentemente detto stamane che il Ministro si trova in un letto di Procuste, ma egli con tutte le richieste che ha avanzato tenta di aggravare le ragioni di sofferenza di un tale letto. Egli ha, infatti, fatto parecchie richieste, che non sono di poco momento. Per la revisione generale del sistema ferroviario della zona pugliese e lucana ha già risposto il relatore senatore De Unterrichter; io desidero solo su un altro punto precisare al senatore Genco che il Ministero ha già iniziato la procedura di riscatto delle linee Calabro-Lucane, ma non pensa alla loro trasformazione, perchè essa comporterebbe decine e decine di miliardi di spesa. Di tali somme il Ministero evidentemente non dispone; comunque non mi pare che potrebbero, nella graduatoria delle priorità delle cose da fare, essere utilmente destinate alla progettata trasformazione delle suddette linee, anche se esse evidentemente hanno bisogno di ammodernamento, esigenza cui la gestione governativa che subentrerà alla società concessionaria dovrà provvedere.

Per quel che riguarda l'attuazione della legge Troisi, circa il ritardo lamentato dal senatore Genco, perchè la Commissione non avrebbe proceduto entro il termine di sei mesi previsti dalla legge, termine che è scaduto da due mesi, desidero precisare che gran parte del ritardo è dovuto al fatto che, essendosi presentati alla Commissione pa-

recchi problemi di interpretazione di notevole rilievo, essa ha dovuto per forza segnare il passo, per chiedere un parere su alcuni punti all'Avvocatura dello Stato.

Se la Commissione agisca con criteri di severità non lo so; se lo facesse io non me ne dorrei, perchè i criteri di severità non credo che vadano contro lo spirito e la lettera della legge, che è una legge di favore e che come tale deve essere interpretata e attuata con serietà e severità; anche perchè è necessario tutelare quelle ragioni di funzionalità dell'Amministrazione che qualche volta finiscono per essere un po' compromesse dall'eccessiva frequenza di leggi speciali.

Onorevoli senatori, mi sia consentito, concludendo, ringraziarvi, anche a nome del Ministero che ho l'onore di dirigere, della benevola attenzione con la quale avete seguito le mie dichiarazioni. Essa è il sicuro segno dell'interesse che in questa Assemblea viene attribuito alla politica dei trasporti, la cui discussione — anche se rapida — è stata elevata e complessa. La politica dei trasporti potrà sempre trovare, in questa discussione, prezioso contributo di approfondimento alla soluzione dei suoi problemi, alla scelta degli indirizzi e degli orientamenti, ma anche efficace sprone per tutti coloro che dentro e fuori del Ministero dedicano la loro opera ad un settore, la cui vitalità è una delle massime componenti del prodigioso rinnovamento economico e sociale del nostro Paese. (*Vivi applausi dal centro.*)

P R E S I D E N T E . Invito il Governo ad esprimere il suo avviso sui vari ordini del giorno. Il primo ordine del giorno è del senatore Caroli.

M A T T A R E L L A , *Ministro dei trasporti.* I problemi posti dal senatore Caroli sono due: uno riguarda l'elettrificazione, l'altro il raddoppio della linea Bari-Lecce.

R U S S O . Sono due problemi fra loro collegati.

M A T T A R E L L A , *Ministro dei trasporti.* Potrebbe essere fatta l'una ma non

l'altra cosa come potrebbe non esser necessaria nè l'una nè l'altra.

R U S S O . È la prospettiva più probabile.

M A T T A R E L L A , *Ministro dei trasporti*. Senatore Russo, se ha un momento di pazienza sentirà brevemente che il Ministero ritiene di poter raggiungere soddisfacenti condizioni di traffico senza ricorrere alla elettrificazione, attraverso la dieselizzazione. Quello che interessa, infatti, non è la linea elettrica, ma avere treni rapidi, locomotive potenti e veloci, insieme col massimo della pulizia. Ora noi abbiamo in programma la dieselizzazione totale delle linee in questo momento esercitate con trazione a vapore. In particolare la linea Lecce-Bari dovrà essere dieselizzata nei prossimi cinque anni. Dunque, il problema del suo potenziamento sarà risolto non con l'adozione del sistema elettrico della trazione, ma con la dieselizzazione, che offre gli stessi vantaggi, senza comportare le notevoli spese di investimento che l'elettrificazione invece richiede.

Pr quanto riguarda invece il raddoppio, oggi come oggi non se ne vede la necessità. Abbiamo parlato di letto di Procuste e di priorità; abbiamo ancora molte linee che non sono marginali, cioè non solo iniziali o finali, di una determinata relazione ferroviaria, nelle quali il raddoppio non si è potuto effettuare e non si potrà effettuare neppure nel prossimo quinquennio. Il Ministero è giunto a questa conclusione sulla base dei dati attuali di traffico: se questi dovessero mutare, muteranno di conseguenza le valutazioni.

C A R O L I . È un circolo vizioso: il traffico non aumenta finchè vi sono insoddisfacenti condizioni.

M A T T A R E L L A , *Ministro dei trasporti*. Questa considerazione è valida in presenza di una linea giunta alla saturazione; invece la linea Bari-Lecce ha ancora un potenziale che consente un ulteriore sviluppo del traffico sia viaggiatori che merci. Questo

si desume dai dati relativi al movimento attuale e i dati non sono materia opinabile. Il raddoppio pertanto non è un problema che si ponga per questo quinquennio, anche perchè si è dovuto dare precedenza ad altre linee di interesse nazionale ed internazionale, il cui raddoppio è già iniziato, ma non si potrà portare a termine probabilmente neppure entro i prossimi cinque anni.

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

C A R O L I . Sono tutt'altro che soddisfatto, ma non insisto per la votazione. Insisto invece nel sottomettere queste nostre richieste alla sensibilità del Governo. Si faccia poi quel che si crede. Per quanto mi riguarda ritengo di aver fatto il mio dovere nel segnalare queste carenze.

M A T T A R E L L A , *Ministro dei trasporti*. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

M A T T A R E L L A , *Ministro dei trasporti*. Vorrei ancora precisare che con la trasformazione della trazione a vapore in Diesel e con i lavori che su quella linea saranno eseguiti nei prossimi anni, per un ammontare di parecchi miliardi, si otterra un notevole miglioramento di essa. Evidentemente non tutto si riduce al raddoppio o all'elettrificazione. Ci sono tante opere che assicurano potenziamento e sicurezza, che non sono il raddoppio e l'elettrificazione. Moltissime di queste opere saranno eseguite su quella linea, per un ammontare di parecchi miliardi. Con la dieselizzazione e con tali opere la linea dovrebbe avere, secondo calcoli tecnici, la potenzialità per circa 80 treni giornalieri. In questo momento ve ne passano 37. Quindi dopo i lavori che si faranno e quando le locomotive a vapore saranno sostituite da quelle diesel la potenzialità sarà notevolmente migliorata.

P R E S I D E N T E . Dopo queste aggiunte, senatore Caroli, la sua insoddisfazione può essere attenuata.

C A R O L I . Per me esiste ancora.

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

M A T T A R E L L A , *Ministro dei trasporti*. I problemi, che abbiamo già esaminato nell'altro ramo del Parlamento, sono complessi. Poichè il senatore Ottolenghi chiede che si tengano in particolare considerazione gli atti e la mozione conclusiva del Convegno e poichè la valutazione di ogni elemento è sempre utile, io accetto l'ordine del giorno a titolo di studio.

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

M A T T A R E L L A , *Ministro dei trasporti*. Non è competenza del Ministero dei trasporti. È problema di carattere generale, del quale ormai è già investito il Parlamento.

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

M A T T A R E L L A , *Ministro dei trasporti*. Nella stazione di Domodossola si stanno eseguendo ancora lavori ammontanti a circa un miliardo. Non sono stati completati, ma lo saranno entro la prossima primavera.

T I B A L D I . Lei ha parlato di sopprimere le strozzature. Quella è una vera strozzatura.

M A T T A R E L L A , *Ministro dei trasporti*. La Direzione generale ritiene che con la realizzazione di queste opere ammontanti a circa un miliardo, per il momento il problema sarà risolto.

È stata individuata però l'opportunità e la possibilità di ulteriori opere ammontanti a circa 3 miliardi, che saranno eseguite nel momento in cui se ne dovesse ravvisare la opportunità, oltre che la necessità. Sono opere che vengono rimandate nel tempo anche per una graduatoria di priorità, secondo la valutazione degli organi tecnici, che

hanno tutto l'interesse che le cose nelle stazioni di confine vadano e vadano bene.

P R E S I D E N T E . Senatore Tibaldi, insiste sull'ordine del giorno?

T I B A L D I . Non insisto, ma sono solo mediocrementemente soddisfatto della risposta del Ministro.

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

M A T T A R E L L A , *Ministro dei trasporti*. È di competenza preminente del Ministero dei lavori pubblici.

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

M A T T A R E L L A , *Ministro dei trasporti*. Il senatore Barbaro ricorderà che da Bologna a Bari la linea adriatica è stata e sta per essere ulteriormente potenziata e che sulla Jonica, come lo stesso ha ricordato, si sta spendendo una decina di miliardi, e il potenziamento che ne deriva è già sensibile.

In questo momento non si ritiene che si possa pensare al raddoppio del binario e all'elettificazione e anche per quel che riguarda il tipo di trazione si pensa alla dieselizzazione, che in parte credo ci sia.

Comunque, si farà di tutto per migliorare le comunicazioni anche attraverso la Jonica. Ma nel programma già stabilito, e che verrà comunicato al Parlamento nei prossimi mesi, non sono previste le opere che il senatore Barbaro richiede. Si vorrebbero fare tutte, ma allora non ci sarebbe il letto di Procruste, perchè ci vorrebbero invece casse d'oro a disposizione per ogni linea.

P R E S I D E N T E . Senatore Barbaro, è soddisfatto?

B A R B A R O . Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole Ministro, ma naturalmente insisto sul programma, considerando che questo è l'ultimo grande problema ferroviario italiano, e che merita tutta l'attenzione della onorevole Direzione generale. Il

traffico di quella linea dipende infatti soltanto dalla Direzione generale, la quale deve nell'interesse del grande e sempre crescente traffico equilibrare le due grandi linee litoranee!

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

M A T T A R E L L A , *Ministro dei trasporti*. Il raddoppio del tratto Reggio-Villa S. Giovanni è già compreso nel piano degli 800 miliardi, e si stanno predisponendo gli studi di progettazione...

B A R B A R O . Raccomando che i fondi siano dati per la prima parte del quinquennio...

M A T T A R E L L A , *Ministro dei trasporti*. Poichè non abbiamo i progetti per tutte le opere, mano a mano che i progetti si redigono cerchiamo di finanziarli. Ma la opera è nel piano di questo quinquennio.

P R E S I D E N T E . Senatore Barbaro, è soddisfatto?

B A R B A R O . Prendo atto delle parole dell'onorevole Ministro, e mi auguro vivamente, che questa sia una questione di pochissimo tempo!

M A T T A R E L L A , *Ministro dei trasporti*. Me lo auguro anch'io.

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

M A T T A R E L L A , *Ministro dei trasporti*. Mi permetto di dissentire dall'impostazione che ha determinato il senatore Barbaro a presentare questo ordine del giorno, perchè i traghetti non sono fatti per i collegamenti tra due zone; essi sono fatti, direi, per i collegamenti tra due ferrovie, e tra due ferrovie possibilmente vicine.

I collegamenti fra la Dalmazia e la costa adriatica e fra la Tunisia e la Sicilia evidentemente possono essere assicurati più largamente con altri mezzi che non col traghetto...

B A R B A R O . Ma avrebbe un grandissimo valore morale...

M A T T A R E L L A , *Ministro dei trasporti*. Ma anche un grandissimo valore economico di investimento non redditizio!

P R E S I D E N T E . Senatore Barbaro, si dichiara soddisfatto?

B A R B A R O . Faccio osservare, che quella dei traghetti italiani è la migliore flotta che ci sia al mondo...

M A T T A R E L L A , *Ministro dei trasporti*. E ne facciamo una felice esperienza per la Sicilia e per la Sardegna.

B A R B A R Oe che i traghetti sarebbero indicatissimi per questo quanto mai importante e fecondo collegamento diretto fra il continente europeo e quello africano.

P R E S I D E N T E . Segue l'ordine del giorno dei senatori Busoni, Bardellini, Solari, Ottolenghi e Pessi.

M A T T A R E L L A , *Ministro dei trasporti*. Faccio notare che, a proposito delle sanzioni in questione, ci sono stati dei ricorsi al Consiglio di Stato che sono stati ritenuti irricevibili, e altri al Ministro che sono stati accolti nei termini dell'articolo 156. Non vedo come si possa ritornare, dopo nove anni, su quei provvedimenti per i quali c'è stata una decisione del Consiglio di Stato o una decisione dell'Amministrazione.

P E S S I . È appunto quella decisione che chiediamo sia riveduta. C'è stato lo sciopero...

M A T T A R E L L A , *Ministro dei trasporti*. Non era uno sciopero di natura economica.

P E S S I . Era uno sciopero che interessava l'opinione pubblica nazionale. Del resto gli scioperanti hanno avuto ragione nel voto espresso dai cittadini; però sono stati

puniti e ne subiscono le conseguenze ancora oggi.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Era uno sciopero contro la legge elettorale e quindi sostanzialmente contro il Parlamento.

PRESDENTE. Senatore Pessi, insiste nel suo ordine del giorno?

PESSEI. No, chiediamo che la questione venga riesaminata per alcuni di questi lavoratori.

PRESDENTE. Segue il primo ordine del giorno del senatore Alberti.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Nel piano degli 800 miliardi è già prevista una spesa di circa 700 milioni per le attrezzature del servizio sanitario ed alcune di queste opere per un importo di circa 400 milioni di lire sono già state approvate. In linea di massima accetto l'ordine del giorno, anche se le destinazioni non saranno esattamente quelle indicate.

ALBERTI. Faccio voti perchè siano quelle.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Probabilmente saranno quelle, ma adesso non potrei dirlo con precisione.

PRESDENTE. Segue il secondo ordine del giorno del senatore Alberti.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Per la Civitavecchia-Capranica la sistemazione definitiva comporterebbe una spesa piuttosto sensibile. Comunque oggi come oggi non c'è ancora una decisione definitiva: essa rimane subordinata alla conclusione degli studi di carattere generale che sono in corso anche per questa linea.

ALBERTI. Un collaudo è già stato fatto con il passaggio di vagoni carichi di carri armati.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Comunque accetto l'ordine del giorno

come raccomandazione e quindi per lo studio del problema.

PRESDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Boccassi, Mammucari e Simonucci.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Il problema della fornitura dell'acqua potabile nelle carrozze ferroviarie è stato varie volte esaminato non soltanto in sede nazionale, ma anche in sede internazionale. Per la verità le conclusioni non sono state positive anche per i vari problemi di carattere igienico-sanitario che la fornitura stessa comporterebbe. La questione, comunque, può nuovamente essere sottoposta all'U.I.C. per la ricerca di una soluzione comune. Questo è un problema che logicamente va risolto non soltanto sul piano interno italiano. Accetto l'ordine del giorno come raccomandazione per l'esame.

PRESDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori De Luca Luca, Sacchetti, Imperiale, Gaiani e De Simone.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Non posso accogliere questo ordine del giorno, anche perchè la nomina del Commissario che si richiede parte da un presupposto che non posso accettare, in quanto l'Ispettorato della motorizzazione esercita la sua vigilanza sulla società concessionaria e sull'esercizio, e la società concessionaria deve mantenere i suoi impegni ed assolvere i suoi obblighi anche in regime di riscatto in corso. Peraltro la nomina di un Commissario non è possibile. La sostituzione alla concessionaria di una gestione governativa deve essere autorizzata per legge ed è sottoposta ad una determinata procedura che abbiamo iniziato comunicando la diffida di riscatto.

DE LUCA LUCA. Onorevole Ministro, ma se le Calabro-Lucane non hanno assolto per 50 anni i loro obblighi prima ancora che venisse deciso il riscatto, immagini come questi obblighi li possano assolvere oggi! Per quanto riguarda questo ordine del giorno, mi permetto di pregarla per lo meno

di prenderlo in considerazione, perchè ho l'impressione che anche il riscatto sarà ritardato.

M A T T A R E L L A , *Ministro dei trasporti*. Perchè deve essere ritardato? Il riscatto presuppone un preavviso di almeno un anno; il preavviso è stato dato e il Ministero sta predisponendo il disegno di legge che presenterà al Parlamento per la sua approvazione. Quando il disegno di legge sarà approvato e saranno scaduti i termini del riscatto, esso sarà effettuato. Chi lo può ritardare? È il Parlamento che è sovrano di decidere se si deve fare e quando deve avere luogo; c'è soltanto un limite, perchè esso non può essere anticipato sui termini previsti dalla legge e dalla convenzione.

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

D E L U C A L U C A . No, rimane agli atti.

P R E S I D E N T E . Segue l'ordine del giorno del senatore Molinari, che però non è presente.

P I C A R D I . Faccio mio l'ordine del giorno.

M A T T A R E L L A , *Ministro dei trasporti*. Per questo ordine del giorno debbo dire solo che si tratta di materia di competenza del Ministero dei lavori pubblici e a tale Ministero posso trasmetterlo.

P I C A R D I . Ma l'ordine del giorno contiene un invito al Ministro dei trasporti.

M A T T A R E L L A , *Ministro dei trasporti*. Ma io non posso chiedere al Ministero dei lavori pubblici di includere nel suo programma la costruzione di una determinata linea. È il Ministero dei lavori pubblici che ha il diritto di disporre la costruzione o la trasformazione di una data ferrovia. Io posso solo assumere l'impegno di trasmettere l'ordine del giorno al Ministero dei lavori pubblici.

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

P I C A R D I . Non insisto.

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

M A T T A R E L L A , *Ministro dei trasporti*. Assicuro il senatore Franza che farò studiare la questione. Non so quali siano i dati di traffico ma pare che i viaggiatori di Ariano Irpino, nei vari treni di cui è stata soppressa la fermata, sarebbero stati in media due al giorno, quindi troppo pochi. Comunque farò studiare la cosa.

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

F R A N Z A . La stessa risposta, signor Ministro, ella mi ha dato con lettera e la ringrazio, ma si è tenuto conto solo del traffico per Roma, non del traffico da Roma, nè di quello da e per Napoli, da e per le Puglie. In ogni modo si tratta di fermate tradizionali che ci sono sempre state da quando sono stati istituiti i treni rapidi. Solo durante la sua amministrazione sono state gradualmente sopresse e l'unico scalo ferroviario al servizio di una intera plaga della provincia di Avellino, che è una delle zone più depresse, praticamente non funziona più. Anche ammesso che l'Amministrazione non tragga grandi vantaggi dal traffico da e per Ariano Irpino, trattandosi di una zona depressa, e poichè c'è stato il fatto saliente del terremoto che ha richiamato *in loco* molti funzionari che si lamentano che non ci sono treni utili, vorrei non solo che lei facesse studiare la cosa ma che operasse per ripristinare queste fermate.

M A T T A R E L L A , *Ministro dei trasporti*. Esaminerò personalmente la pratica.

F R A N Z A . Siamo di fronte alla concorrenza della strada e in ultima analisi la politica del Ministero dei trasporti è in contrasto con gli interessi dell'Amministrazione delle ferrovie, e potrei dare dati minuziosissimi.

M A T T A R E L L A , *Ministro dei trasporti*. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

M A T T A R E L L A , *Ministro dei trasporti*. Consenta, signor Presidente, che io faccia qualche precisazione a chiarimento della politica del Ministero; il problema delle fermate non interessa solo i centri che le richiedono e ai quali possono non accordarsi, ma tutti gli altri centri e quindi può rispondere all'interesse dell'Amministrazione trascurare l'acquisizione di due o tre viaggiatori che, se la fermata c'è, prendono il treno, per rendere più veloce il traffico; e la velocità è dovere ed utilità specie per le relazioni di lunga percorrenza.

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

M A T T A R E L L A , *Ministro dei trasporti*. Si tratta di un piccolo problema di dettaglio sul quale non sono in condizioni di poter assumere impegni, tranne quello di farlo esaminare. Accetto l'ordine del giorno come raccomandazione.

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

P I C A R D I . Non insisto.

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

M A T T A R E L L A , *Ministro dei trasporti*. Per la linea Civitanova Marche-Fabriano, nel piano è prevista la trasformazione della segnaletica, che comporta una spesa piuttosto considerevole. Si ritiene che per il momento tale trasformazione dovrebbe essere sufficiente. Ove si ravvisassero altre necessità, saranno tenute presenti.

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

C A R E L L I . Ringrazio l'onorevole Ministro.

P R E S I D E N T E . Segue, infine, l'ordine del giorno dei senatori Crespellani e Azara.

M A T T A R E L L A , *Ministro dei trasporti*. Per i problemi generali delle ferrovie in Sardegna, vi è una Commissione di funzionari delle ferrovie che sta procedendo, in collaborazione con i rappresentanti della Regione sarda, alla elaborazione di un programma. Pertanto, questi vari problemi saranno esaminati certamente da quella Commissione.

Per quel che riguarda il piano, è previsto, per il momento, il raddoppio del tratto Cagliari-Decimomannu, tratto che, essendo comune a più di una linea, è il più affaticato ed è quello che maggiormente necessita di un potenziamento.

P R E S I D E N T E . Senatore Azara, si ritiene soddisfatto?

A Z A R A . Sì, signor Presidente.

P R E S I D E N T E . Gli ordini del giorno sono esauriti. Passiamo ora all'esame dei capitoli del bilancio del Ministero dei trasporti, con l'intesa che la semplice lettura equivarrà ad approvazione qualora nessuno chieda di parlare e non siano presentati emendamenti.

(Senza discussione, sono approvati i capitoli dello stato di previsione con i relativi riassunti per titoli e per categorie.

Parimenti senza discussione, sono approvati i capitoli dell'annesso bilancio della Amministrazione delle ferrovie dello Stato, con i relativi riassunti e con l'allegato elenco n. 1).

Passiamo infine all'esame degli articoli del disegno di legge. Se ne dia lettura.

G E N C O , *Segretario*:

Art. 1.

È autorizzato il pagamento delle spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei trasporti, per l'esercizio finanziario dal 1° lu-

glio 1962 al 30 giugno 1963, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(È approvato).

Art. 2.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad accertare ed a riscuotere le entrate ed a far pagare le spese concernenti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1962 al 30 giugno 1963 ai termini della legge 7 luglio 1907, n. 429, in conformità degli stati di previsione allegati alla presente legge (Appendice n. 1).

(È approvato).

Art. 3.

L'ammontare del fondo di dotazione delle ferrovie dello Stato, di cui all'articolo 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429, rimane stabilito, per l'esercizio finanziario 1962-63, in lire 35.500.000.000.

(È approvato).

Art. 4.

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

(È approvato).

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione del disegno di legge nel suo complesso.

PESSEI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PESSEI. Signor Presidente, il nostro Gruppo si astiene dalla votazione del disegno di legge nel suo complesso.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Annunzio di interrogazioni

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

GENCO, Segretario:

Al Ministro delle finanze, per richiamarne l'attenzione sull'urgenza di un intervento che consenta di superare rapidamente la grave situazione provocata dall'entrata in vigore della legge 27 luglio 1962, n. 1228, sul « Trattamento tributario degli Istituti di credito a medio e lungo termine », che, secondo la corrente interpretazione delle banche, avrebbe annullato le agevolazioni tributarie previste per le aziende artigiane dalla legge 25 luglio 1952, n. 949, e successive modificazioni, provocando il blocco, per evidenti ragioni, di tutte le operazioni di mutuo, con grave danno e pregiudizio economico-finanziario degli artigiani interessati (1549).

GELMINI

Interrogazioni

con richiesta di risposta scritta

Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e dell'interno, per sapere se non ritengano urgente che da parte del Ministro del lavoro siano riprese le trattative tra le maestranze della Pirelli di Tivoli ed i rappresentanti dello stabilimento al fine di raggiungere la soluzione della vertenza che dura da quattro mesi, tra scioperi e vani tentativi di componimento, con grave pregiudizio economico degli operai e delle loro famiglie e con pericolo della pubblica quiete; per cui anche l'intera popolazione tiburtina desidera che si ponga fine all'agitazione di una benemerita categoria di lavoratori (3363).

MENGHI

Al Presidente del Consiglio dei ministri, per sapere se non ritenga di far procedere ad una inchiesta per accertare le cause del grave malcontento che esiste fra le 600 famiglie che hanno in locazione alloggi di proprietà del signor Luigi Vadagnini, abitante a Milano, via Soldati, 12 (3364).

MONTAGNANI MARELLI

**Ordine del giorno
per la seduta di lunedì 29 ottobre 1962**

P R E S I D E N T È . Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica lunedì 29 ottobre, alle ore 17, con il seguente ordine del giorno:

Discussione dei disegni di legge:

1. Stato di previsione della spesa del Ministero dell'industria e del commercio per l'esercizio finanziario dal 1° luglio

1962 al 30 giugno 1963 (2244 e 2244-bis) (Approvato dalla Camera dei deputati).

2. MONTAGNANI MARELLI ed altri. — Ricerca e applicazione dell'energia nucleare (468).

Impiego pacifico dell'energia nucleare (940-bis) (Testo degli articoli non compresi nello stralcio del disegno di legge numero 940 approvato dal Senato nella seduta del 14 luglio 1960).

3. Stato di previsione della spesa del Ministero del commercio con l'estero per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1962 al 30 giugno 1963 (2224) (Approvato dalla Camera dei deputati).

La seduta è tolta (ore 20,05).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari