

CDXXXII SEDUTA

MERCOLEDÌ 4 LUGLIO 1956

(Antimeridiana)

Presidenza del Presidente **MERZAGORA**

e del Vice Presidente **MOLE**

I N D I C E

Corte costituzionale:

Trasmissione di sentenza Pag 17525

Disegno di legge:

« Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1956 al 30 giugno 1957 » **(1456)**
(Approvato dalla Camera dei deputati)
(Seguito della discussione):

BARBARO	17533
BARDELLINI	17526
BUSONI	17528
GIUSTARINI	17527
IORIO	17532
LEPORE	17535
MASTROSIMONE	17529
PIECHELE	17530
RESTAGNO, relatore	17536

La seduta è aperta alle ore 11.

RUSSO LUIGI, Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana del giorno precedente, che è approvato.

Trasmissione di sentenza della Corte costituzionale.

PRESIDENTE. Comunico che, a norma dell'articolo 30 della legge 11 marzo 1953, n. 87, il Presidente della Corte costituzionale, con

lettera del 3 luglio 1956, ha trasmesso copia della sentenza, depositata in pari data in Cancelleria, con la quale la Corte stessa ha dichiarato la illegittimità costituzionale delle disposizioni contenute negli articoli dal 164 al 176 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773.

Con lettera del 4 luglio 1956, il Presidente della Corte costituzionale ha altresì trasmesso copia della sentenza, depositata in pari data in Cancelleria, con la quale la Corte medesima ha dichiarato la illegittimità costituzionale degli articoli 5 e 15 del decreto del Presidente della Repubblica 27 marzo 1952, n. 354, contenente norme di attuazione dello Statuto speciale per la Regione Trentino-Alto Adige.

Seguito della discussione del disegno di legge:

« Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1956 al 30 giugno 1957 » **(1456)**
(Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. 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 1956 al 30 giugno 1957 ».

Devono ancora essere svolti parecchi ordini del giorno.

Si dia lettura di quello dei senatori Bardellini e Porcellini.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato, considerando che, con l'estendersi dei mezzi di trasporto meccanizzati, gli investimenti stradali si moltiplicano con impressionante intensità, e molto spesso le vittime di tali incidenti non hanno la possibilità di ottenere l'indennizzo del danno subito per la inadeguatezza economica del possessore del mezzo investitore, invita il Governo a studiare un provvedimento di legge che renda obbligatorio, per una adeguata copertura, ai possessori di moto-mezzi e di automezzi la assicurazione contro gli eventuali danni subiti dai terzi ».

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

BARDELLINI. Dirò brevi parole per illustrare questo mio ordine del giorno, il quale contiene una richiesta molto chiara ed evidente.

Io avevo pensato di presentarlo in sede di discussione del bilancio dei lavori pubblici, se nonchè mi è sorto un dubbio durante quella discussione, quando il collega Santero propose l'effettuazione della giornata senza incidenti anche in Italia così come avviene in altri Paesi progrediti; allora ho pensato di presentare quest'ordine del giorno in sede di bilancio dei Trasporti.

So che esistono a proposito di questo argomento punti di vista diversi tra i due Ministeri quello dei lavori pubblici e quello dei trasporti in ordine particolarmente al tanto atteso « Codice della strada ». Comunque non intendo intrattenermi su questa questione; voglio soltanto formulare la speranza che anche la questione del « Codice della strada » e le ragioni di competenza che esistono tra i due Ministeri siano presto risolte nell'interesse soprattutto della viabilità italiana.

Le sciagure stradali in Italia, anche se in minor misura che in altre Nazioni, rappresentano un fenomeno certamente preoccupante. Una recente pubblicazione del C.E.E. (Commissione Economica Europea) ci informa che nel 1954 l'Italia ha avuto 81.686 incidenti, di

cui 4.648 mortali; nel solo mese di giugno del 1955 si sono avuti in Italia 13.672 incidenti, dei quali 600 mortali. Ora, questo fenomeno degli investimenti stradali assume anche un aspetto di gravità per i riflessi economici sulle persone che ne sono vittime, aspetto che non deve essere sottovalutato.

Recentemente, trovandomi in giro nella mia provincia, ebbi occasione di incontrare un amico medico che si reggeva sulle grucce. Richiestogli delle ragioni di questo suo stato, mi raccontò che era stato investito da una motocicletta e che nell'incidente aveva avuto le gambe e un braccio spezzati, oltre ad altre gravi ferite in tutto il corpo. Ciò aveva comportato per il mio amico un lungo periodo di degenza in una clinica dalla quale era uscito rappezzato nel corpo, ma oltremodo danneggiato economicamente ed in una condizione di grave minorazione per l'esercizio della sua professione. Orbene, ciascuno di noi potrebbe trovarsi in questa condizione, e fenomeni del genere avvengono ovunque. Questo medico non aveva potuto avere un soldo di indennizzo perchè l'investitore era un poveraccio che possedeva esclusivamente la moto, la quale era stata distrutta nell'incidente e non era naturalmente assicurata.

Oggi le case produttrici di automezzi danno a chiunque la possibilità di possederne uno con la vendita rateale, e per garantirsi da eventuali danni per tutto il periodo in cui dura il pagamento, fanno assicurare l'acquirente anche per il rimborso dei danni contro terzi. Ma questa forma di assicurazione cessa con il saldo del prezzo dell'automezzo. Si impone quindi un provvedimento che renda perenne quest'assicurazione.

Io non formulo una proposta concreta a questo proposito; mi permetto di insistere perchè con un provvedimento studiato, le vittime degli investimenti siano sempre coperte per i danni subiti con un premio assicurativo che il possessore del mezzo dovrebbe pagare ogni anno nell'atto stesso del rinnovo del permesso di circolazione. Quella che è la pratica attuazione di questa proposta va naturalmente lasciata allo studio degli uffici competenti che con i mezzi di cui dispongono possono suggerire le forme migliori di attuazione. Formulo quindi l'augurio che l'ordine del giorno da me

presentato insieme con il collega Porcellini abbia l'accoglimento del Senato e del Governo e possa essere di non lontana attuazione.

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

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato, venuto a conoscenza della decisione del Ministero dei trasporti di procedere alla soppressione di varie linee ferroviarie tra le quali la Volterra-Cecina e la Colle Val d'Elsa-Poggibonsi;

invita il Ministero dei trasporti a desistere da una siffatta decisione che è gravemente nociva degli interessi morali e materiali dei centri interessati e ad adottare, invece, i provvedimenti indispensabili a migliorare l'attrezzatura del materiale rotabile delle linee in questione, così come è stato più volte e giustamente richiesto dagli Enti e dalle popolazioni delle due zone ».

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

GIUSTARINI. Illustre signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, l'ordine del giorno che ho presentato riguarda un problema di scottante attualità quale è quello della soppressione di alcuni tratti di linea ferroviaria, annunciato dal Ministero dei trasporti, fra cui la Volterra-Cecina e la Poggibonsi-Colle Val d'Elsa. Non è la prima volta che viene annunciato come imminente un provvedimento del genere, e non è la prima volta che io mi interessò della questione, ma il provvedimento pur fino a qui ritardato, grava sempre come la spada di Damocle sulle popolazioni interessate ed è ritornato recentemente di piena attualità, con l'invito rivolto ad alcune società di autotrasporti a presentare un'offerta per l'assunzione del servizio automobilistico le cui corse dovrebbero sostituire quelle del treno. Il provvedimento è giustificato dal Ministero con la passività delle due linee. Per sfrondare subito l'argomento dirò che, per il tratto Poggibonsi-Colle, tale passività non esiste, come è stato abbondantemente dimostrato in una esauriente e dettagliata relazione di cui l'ono-

revole Ministro è in possesso, e ciò fa cadere l'unico argomento col quale si vuol sostenere l'impossibile tesi della soppressione. Per quanto attiene alla Volterra-Cecina, è possibile che la passività esista, ma è anche vero che tutti gli enti, i partiti, le organizzazioni locali, con una sola voce, hanno fatto da tempo presenti le ragioni per le quali i viaggiatori sono portati a preferire altri mezzi di trasporto ed invocato un provvedimento che migliori il servizio e dia finalmente al materiale rotabile quella attrezzatura confacente con le moderne esigenze del traffico e con lo stesso decoro del viaggiatore. Io stesso, insieme al collega Picchiotti, finò dal dicembre 1954, presentai all'allora ministro Mattarella una interrogazione sull'argomento, rendendomi, con ciò, interprete dei voti unanimi del Consiglio comunale e della intera cittadinanza volterrana. Con essa sostenevamo la illogicità della proposta soppressione per motivi finanziari, mentre nulla era stato fatto per risolvere il problema nella maniera integrale, riprendendo gli antichi progetti di un prolungamento della Cecina-Volterra con la Volterra-Colle. « Ora, aggiungevamo, se per malaugurata ipotesi non si potesse o non si credesse giungere ad una siffatta soluzione radicale, dovrebbe almeno essere modificata l'attrezzatura esistente, il che porterebbe automaticamente ad un aumento di passeggeri e ad una notevole diminuzione di passività ». Sono trascorsi quasi due anni da quell'epoca. Nulla è stato fatto in accoglimento della legittima richiesta mentre la procedura della soppressione ha camminato indisturbata per proprio conto, fino a giungere all'invito alle Ditte per la sostituzione dei servizi ferroviari con quelli automobilistici. Allo stato delle cose tutti sanno che la ferrovia Volterra-Cecina è passiva, ma pochi sanno — ed è bene si sappia — che la passività deriva dalla carenza della Direzione generale nel mantenere in servizio sulla linea le antiquate e dispendiosissime macchine a carbone, e nel disimpegnare il traffico sul tratto Volterra-Saline con un carrozzone in uso da ben 45 anni, privo di ogni conforto.

Non solo, ma l'uso di tale materiale costringe i viaggiatori ad uno scomodissimo trasbordo alla stazione di Saline, solo dopo trenta minuti di percorrenza, con lunghe soste per la coin-

cidenza, il che significa impiegare un'ora e mezzo per raggiungere Cecina, e due ore e mezza per raggiungere Pisa, quasi il doppio dei mezzi ordinari.

È naturale che di fronte ad una simile e così ostinata incomprendione il traffico si vada spostando e che chiunque può farlo, si serva di altri mezzi per le proprie necessità, ma è illogico che l'amministrazione ferroviaria non voglia intendere una così ovvia ragione e si valga proprio di questa circostanza da lei creata per tenere in vita una passività e costituire la premessa del provvedimento di soppressione.

È dimostrato che sarebbe pienamente possibile agevolare la sostituzione del materiale attuale con un'automotrice a cremagliera, che consentirebbe la abolizione delle macchine a carbone e del dispendiosissimo deposito di Volterra e permetterebbe ai viaggiatori di raggiungere Cecina in meno di un'ora e Pisa in un'ora e mezzo, evitando il trasbordo a Saline e consentendo di compiere il viaggio più comodamente e dignitosamente.

La ferrovia, del resto, pur nelle condizioni attuali, assolve un compito tutto proprio ed insostituibile: consente il giornaliero trasferimento di numerosi operai allo stabilimento di Saline, smaltisce un non trascurabile traffico di viaggiatori ordinari e delle merci, assicura comunque un collegamento col mondo anche nei giorni di abbondanti nevicate, e l'ultimo, rigidissimo inverno volterrano è la più tipica e recente dimostrazione che se la città non avesse avuto la ferrovia sarebbe rimasta per numerosi giorni completamente isolata.

Non posso trascurare, infine, di far cenno ai motivi d'ordine morale che suggeriscono il mantenimento della linea ferroviaria. Volterra è al centro di una vasta zona agricola e di vasti complessi industriali come la « Larderello », la « Solvay », la « Salina »; ha avuto in passato tante ingiuste mutilazioni e questa drastica, nuova privazione significherebbe farla arretrare di mezzo secolo ed aumentare quell'isolamento che è di per se stesso ostacolo al proprio naturale sviluppo. L'amministrazione comunale allo scopo di favorire il movimento dei viaggiatori, ha istituito lo scorso anno, con apposita sovvenzione, un servizio automobilistico fra la stazione e la città, ma ogni nostro sforzo è evidentemente frustrato dalla circostanza che tutte le proposte reiteratamente avanzate per

un ammodernamento della linea non sono state tenute in alcun conto; e dunque non è logico parlare di passività se prima non si sono adottati gli accorgimenti necessari ed eliminarla. Io mi domando, onorevoli colleghi, come è che lo Stato, che ha uguali diritti e doveri verso tutti i cittadini, possa, in un determinato momento, abbandonare un pubblico servizio, solo col futile motivo di una passività, quando nulla si è voluto fare per rimuovere gli ostacoli che queste passività determinano.

Viene fatto di credere, signor Ministro, come da più parti si crede e si pensa, che questa ostinazione preconcepita non sia mossa dalla necessità di sollevare il bilancio delle ferrovie da un rivolo di dispersione di fondi (al quale, come è dimostrato, potrebbe provvedersi con altri accorgimenti) ma dalla volontà — anch'essa preconcepita — di favorire piuttosto gruppi monopolistici di società di autotrasporti.

È per queste ragioni che domando un chiaro pronunciamento del Senato su questo mio ordine del giorno, fiducioso che debba essere accolto.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno del senatore Busoni. Se ne dia lettura.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato impegna il Ministero dei trasporti, in collegamento con gli altri organi competenti, a risolvere urgentemente il problema del passaggio a livello della linea ferroviaria quasi unito alla stazione di Arezzo, che costituisce un pericolo permanente per la pubblica incolumità, intralcia le comunicazioni stradali per Perugia e Roma, ostacola lo sviluppo edilizio della città di Arezzo in una delle zone più adatte e naturali e non è assolutamente più compatibile col traffico e le esigenze dei tempi moderni ».

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

BUSONI. Brevissime parole, onorevole Presidente, onorevoli colleghi ed onorevole Ministro, ad illustrazione dell'ordine del giorno che ho presentato e che mi sembra di per se stesso abbastanza chiaro.

So che il problema è conosciuto al Ministero dei trasporti, tanto che mi risulta che si sarebbe già proceduto alla redazione di piani e progetti che dovrebbero preludere a provvedimenti concreti per risolverlo. Il Ministero quindi ben sa come questo ostacolo alle comunicazioni stradali sia anche un ostacolo allo sviluppo edilizio della città di Arezzo, ma come soprattutto rappresenti anche un pericolo permanente per l'incolumità pubblica e per le vite umane. Lo scopo del mio ordine del giorno vuole essere quello di poter sapere dal Ministro a quale punto siano gli studi, a quale punto sia il progetto in preparazione per risolvere questo problema, in modo che la cittadina aretina possa sentirsi rassicurata nella sua speranza che al più presto si faccia qualche cosa.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno del senatore Mastrosimone. Se ne dia lettura.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato, invita il Governo, in attesa che la linea ferroviaria Metaponto-Matera-Altamura-Grumo Bari, possa realizzarsi con la disponibilità dei fondi necessari (se e quando verranno) ad intensificare il traffico almeno sulla Calabro-Lucana nel tratto Montalbano, Matera, Altamura, Bari, indispensabile per lo sviluppo agricolo, industriale e commerciale di una intera provincia della Lucania, Matera, delusa dal provvedimento di rinvio della costruzione della invocata ed urgente linea ferroviaria ».

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

MASTROSIMONE. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, un annoso problema che ogni anno si ripresenta in quest'Aula in occasione del bilancio dei Trasporti è quello della insufficienza potenziale e funzionale delle ferrovie a scartamento ridotto, delle ferrovie che nate male vivono vita grama e precaria e che sono tipicamente rappresentate nell'Italia meridionale dalle cosiddette Calabro-Lucane,

L'anno prossimo, e proprio in questi mesi, celebreremo il 40° anno dell'inaugurazione del tronco ferroviario Matera-Bari, tanto atteso dai nostri avi perchè per la prima volta le gava, con il fischio della vaporiera di carducciana memoria, oggi tramutatosi in un sibilo irritante, legava, ripeto con i parlamentari dell'epoca, la Lucania misera alla sitibonda Puglia. A quaranta anni di distanza quella Puglia in verità non è più assetata e la Lucania, pur rimanendo povera, si avvia decisamente a risolvere almeno alcuni suoi tormentosi problemi.

Ma la ferrovia Calabro-Lucana no! La ferrovia Montalbano-Matera-Altamura-Bari è lì, immobile e tenace al suo scartamento ridotto, più ridotto ancora per mancanza di vagoni ferroviari « passeggeri » e carri merci, con incalcolabili danni al traffico ed allo sviluppo agricolo, industriale e commerciale. E poichè questi danni vanno maggiormente a carico di una provincia che fa sforzi sovrumani per trovare la via al progresso economico e sociale, (la non mai troppo menzionata provincia di Matera), non vi possono essere reticenze nel far presente all'onorevole Ministro lo stato miserando di questo antico mezzo di locomozione. Si sa che poco si può fare per questi tratti ferroviari che nati male devono finir peggio, ma abbandonarli prima della morte naturale è quanto meno, onorevole Ministro, mancanza di pietà per gli antenati della Frecchia del Sud e del treno del Sole, che la Lucania vede sì passare come meteore luminose, ma delle quali purtroppo non può servirsi.

Noi, lucani, dobbiamo contentarci di poco, è vero; però dobbiamo prenderli questi trenini delle Calabro-Lucane per motivi di lavoro e purtroppo in caso di necessità, compreso il richiamo alle armi, come li presero questi stessi trenini e se ne servirono quei poveri soldati sconosciuti, che non avevano gridato « guerra », quando si fece la guerra, mai « pace », quando si era in guerra, ma che andarono a bagnare di sangue, e a morirvi, allora sulle pietraie del Carso ed ora nei campi di concentramento. Ecco a che servono per i materani, per i lucani in genere, i trenini della Calabro-Lucana!

Rinviata almeno per ora la costruzione della linea ferroviaria Metaponto-Matera-Altamura-

Bari, riconosciuta a suo tempo dal Governo di primaria importanza, tanto che la progettazione finale venne finanziata dalla Cassa per il Mezzogiorno per un importo di diciotto milioni di lire, dove appoggerà tutta questa zona della Lucania con i suoi traffici, il suo sviluppo commerciale, quello agricolo e quello industriale? Quale avvenire può avere tutta una provincia che si espande su pochi chilometri di ferrovia a scartamento ridotto e per di più poco assistita e poco potenziata?

Accogliete, onorevole Ministro, queste richieste di maggior potenziamento delle Calabro Lucane in Basilicata, fornite nuovi vagoni, aumentate le corse giornaliere, considerate anche queste popolazioni silenti e pazienti come buoni cittadini italiani e soprattutto non pensate nei tratti a scartamento normale di portare in questa regione tutte le vecchie terze classi di legno, dove una semplice mano di pittura trasforma rapidamente il tre in due.

Avete abolito la terza classe ed avete fatto benissimo, ma il prezzo del biglietto, anche se modicamente, è aumentato per le seconde, e devo dirvi che anche di questo lieve aumento le sprovvedute popolazioni meridionali hanno risentito alquanto, e quella lucana molto.

Non deludete questa Regione appioppando (termine amaro ma efficace) al rincaro del biglietto i vecchi vagoni di terza classe che Milano e Genova e Bologna e Roma non vogliono, sui quali una mano non so se più compiacente o pietosa per l'Italia meridionale in genere e per la Lucania in specie, scrive un artificioso e bugiardo 2, aggiungendo al danno la beffa.

La Lucania, signor Ministro, non ha che poca e breve rete ferroviaria, come altra volta ho dimostrato intervenendo su questo bilancio negli anni scorsi, e pertanto non ha forti esigenze in ragione del suo sviluppo. Mettete su questa rete, così modesta purtroppo, treni efficienti, treni sufficienti, treni migliori, per favorire almeno in parte e in questo settore lo sviluppo economico e sociale di questa dimenticata regione.

PRESIDENTE. Si dia ora lettura dell'ordine del giorno dei senatori Piechele, Benedetti, e Spagnolli.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato, considerata la grandissima importanza della linea ferroviaria del Brennero, una delle principali vie d'accesso all'Italia, dall'Austria, dalla Germania e dagli altri Paesi del Nord, usata giornalmente da un fortissimo numero di viaggiatori che dai predetti Paesi vengono nel nostro per motivi turistici o commerciali;

considerata l'enorme importanza del movimento turistico che merita di essere sempre più potenziato, rendendo più rapide e comode le comunicazioni;

considerato che il tratto di linea ferroviaria Verona-Bologna è ancora ad un solo binario, in maniera che a causa dell'intenso traffico sulla linea stessa si verificano frequentemente notevoli intralci alla circolazione con conseguenti forti ritardi dei treni, che causano un vivo malcontento ai turisti stranieri, sorpresi che un'arteria ferroviaria di così grande importanza sia ancora ad un solo binario;

invita il Governo:

a predisporre al più presto quanto necessario perchè sia costruito il doppio binario sulla linea ferroviaria Verona-Bologna ».

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

PIECHELE. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, il mio ordine del giorno non richiede una lunga illustrazione. L'importanza della linea ferroviaria del Brennero non ha certo bisogno di essere illustrata avanti al Senato, essendo a tutti noto che tale linea è la più frequentata dai viaggiatori che provengono dall'Austria, dalla Germania e dai Paesi del Nord per visitare il nostro Paese o per svolgervi le loro relazioni d'affari.

È noto che il tratto di linea da Verona a Bologna è ancora ad un solo binario; questo fatto provoca inconvenienti giornalieri per quanto riguarda la circolazione dei treni, che su tale tratto di linea è particolarmente intensa. Potrei portare, per personale esperienza, numerosi esempi di fatti che mi sono accaduti nei viaggi di andata e ritorno da Roma a Trento. Anche lunedì scorso, sempre per l'esistenza di un solo binario, si sono avuti dei

ritardi di treni, e naturalmente questi ritardi non sono graditi specie ai turisti stranieri che vengono nel nostro Paese, attratti dalle bellezze dello stesso, ma anche e soprattutto credendo di trovare qui mezzi di comunicazione rapidi e confortevoli, ed in modo particolare mezzi di comunicazione che osservino gli orari predisposti.

Non solo per evitare questi giornalieri inconvenienti, ma anche per rendere più rapido il trasporto dei nostri prodotti ortofrutticoli verso i Paesi del Nord, è assolutamente necessario che il Governo prenda a cuore il problema della costruzione del doppio binario sul tratto Verona-Bologna. Sono già stati espressi in Parlamento numerosissimi voti, perchè questo problema venga impostato e trovi la più rapida soluzione.

Io sono certo che l'onorevole Ministro vorrà legare il suo nome alla soluzione di questo problema, che ha una importanza nazionale ed anche internazionale: non dobbiamo dimenticare, onorevole Ministro, l'apporto ingente che viene alla nostra economia nazionale ed alla bilancia dei pagamenti dai turisti stranieri, che vengono dal Nord e che hanno il diritto di viaggiare nel nostro Paese con tutta quella comodità, con tutta quella celerità che il potenziamento della linea internazionale del Brennero potrà certamente portare col raddoppio del binario.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno del senatore Salari. Se ne dia lettura.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato, consapevole della importanza della ferrovia Foligno-Terontola, sia perchè unico raccordo tra le linee Roma-Ancona e Roma-Firenze, sia perchè percorsa da notevoli correnti turistiche che da tutto il mondo affluiscono ad Assisi e Perugia,

invita il Governo a sostituire intanto l'ormai troppo vecchio armamento ed avviare così a soluzione il problema della elettrificazione di detta ferrovia ».

PRESIDENTE. Poichè il senatore Salari non è presente, si intende che abbia rinunciato a svolgere questo ordine del giorno.

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

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato, rilevata la necessità di non appesantire, nei Comuni di minore importanza, la situazione lavorativa dei tassisti,

invita il Governo ad esonerare dall'obbligo del tassametro gli autoveicoli in servizio di piazza nei Comuni capoluoghi di Provincia con meno di 50.000 abitanti ».

PRESIDENTE. Poichè il senatore Carelli non è presente, s'intende che abbia rinunciato a svolgere questo ordine del giorno.

Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Prestisimone, Franza, Cadorna, Palermo, Ragno, Rogadeo, Barbaro, Canonica, Granzotto Basso, Fantuzzi, Condorelli e Sanmartino.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato, considerato che la Patria ha sempre e doverosamente tenuto gran conto di coloro che sono stati insigniti della massima decorazione al valor militare,

ricordato che le famiglie di quelli gloriosamente Caduti in combattimento e decorati di Medaglia d'Oro al valor militare " alla memoria " si sono accontentate dell'unica agevolazione ammessa dal Governo a loro favore fin dal lontano 1924 e cioè della concessione di pochi scontrini di viaggio gratuiti ed a riduzione sulle Ferrovie dello Stato,

rilevato che questa unica concessione a favore delle famiglie dei più eroici caduti nelle guerre d'Italia è stata revocata dal Ministero dei trasporti dal 1° gennaio del corrente anno,

osservato che la ingiustificata revoca della unica modesta concessione sembra dimostrare mancanza di riconoscenza della Nazione nei loro confronti,

tenuto conto che la legge 21 novembre 1955, n. 1108 ha previsto *ex novo* concessioni di viaggio gratuite e semigratuite a favore di categorie che in precedenza non beneficiavano di agevolazioni del genere,

invita il Governo a predisporre un provvedimento legislativo ad integrazione degli articoli 10 e 11 della legge 21 novembre 1955,

n. 1108, stabilendo una dotazione annua, a favore di familiari di decorati di Medaglia d'oro al valor militare deceduti, non inferiore a 140 biglietti di viaggio gratuiti e 600 a tariffa ridotta ».

PRESIDENTE. Poichè nessuno dei presentatori è presente, si intende che abbiano rinunciato a svolgere questo ordine del giorno.

Si dia adesso lettura dell'ordine del giorno del senatore Jannuzzi.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato, ritenuto che la rapida prosecuzione e il completamento della nuova ferrovia Bari-Barletta non consentano più ritardi e dilazioni;

richiamati tutti i precedenti interventi, ordini del giorno, interpellanze e interrogazioni nella materia;

invita e impegna il Governo a rimuovere ogni ostacolo di qualsiasi natura ed a porre in essere i provvedimenti necessari perchè il detto completamento sia attuato al più presto e non oltre l'esercizio finanziario in corso ».

PRESIDENTE. Poichè il senatore Jannuzzi è assente, s'intende che abbia rinunciato a svolgere questo ordine del giorno.

Segue l'ordine del giorno del senatore Iorio. Se ne dia lettura.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato, considerata la situazione delle comunicazioni ferroviarie nella provincia di Perugia;

rilevato il ritardo frapposto all'auspicata elettrificazione del tratto Foligno-Terontola;

constatato l'antiquato armamento della linea, che toccando città come Assisi e Perugia ha una rilevante importanza turistico-commerciale;

invita il Governo perchè, in attesa della elettrificazione, provveda intanto:

a) alla revisione dell'armamento in modo da consentire una velocità più elevata ai convogli ed una riduzione degli attuali tempi di percorrenza;

b) alla installazione di nuovi impianti di segnalazione lungo tutto il percorso della linea al fine di garantire la massima sicurezza del traffico ».

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

IORIO. Ho buoni motivi per risparmiarmi e risparmiare al Senato lo svolgimento del mio ordine del giorno. Non dovrei infatti che ripetere quanto ho già detto nelle precedenti discussioni di questo bilancio. Debbo aggiungere oggi solamente una cosa e mi rivolgo al signor Ministro: in attesa, onorevole Ministro, della elettrificazione della Foligno-Terontola, perchè ella non prende intanto in considerazione la opportunità della revisione dell'armamento della linea?

Almeno questo, signor Ministro! Non ho altro da chiederle. Le ricordo solo che sulla linea Foligno-Terontola si cammina ancora oggi ad una velocità non superiore ai 40 chilometri orari.

PRESIDENTE. Si dia ora lettura dei due ordini del giorno del senatore Barbaro, il primo dei quali reca anche la firma del senatore Ragno.

RUSSO LUIGI, *Segretario*:

« Il Senato, considerata la particolarissima forma della Penisola, la quale è circa cinque volte più lunga che larga;

considerata altresì la preponderante importanza dei traffici nel senso dei meridiani, più che in quella dei paralleli;

considerati i riflessi negativi che un eventuale, indifferenziato aumento delle tariffe ferroviarie potrebbe avere sulle esportazioni specialmente ortofrutticole, che sono già in gravi difficoltà, e che soprattutto riguardano il mezzogiorno d'Italia;

invita il Governo ad evitare che le nuove tariffe si convertano in un serio danno per l'economia meridionale e quindi anche per quella nazionale »;

« Il Senato, considerato il ritmo notevole, con cui procedono, specialmente in alcuni tratti, i lavori di raddoppiamento della importante linea ferroviaria tirrena Reggio Calabria-Battipaglia;

considerato il piano dei lavori di potenziamento, in corso di avanzata realizzazione, della altrettanto importante linea ferroviaria jonica Reggio Calabria-Taranto, che successivamente e appena possibile dovrà essere anche elettrificata e raddoppiata in continuazione della grande arteria adriatica, della quale rappresenta il completamento da Nord a Sud;

invita il Governo ad intensificare i detti lavori sulla jonica, e a iniziare subito i lavori di raddoppiamento del tratto brevissimo Reggio Calabria-Villa S. Giovanni, di cui solamente 9 chilometri su 15, tutti allo scoperto, debbono essere ancora raddoppiati, e su cui vi è un preciso e solenne impegno — di fronte al Senato — del Governo, che con i ribassi di asta dovrà effettuare questo tratto, che, mentre è di onere minimo, è addirittura di prevalente, evidentissima e crescente importanza ».

PRESIDENTE. Il senatore Barbaro ha facoltà di svolgere questi due ordini del giorno.

BARBARO. Onorevole signor Presidente, onorevoli senatori, onorevole Ministro, i miei ordini del giorno si raccomandano e si illustrano da soli. Il primo è sulle tariffe ferroviarie. È evidente, che la forma particolarmente allungata della Penisola fa sì che i traffici siano secondo i meridiani e non secondo i paralleli e questo coincide con le maggiori direttrici del traffico che corrono di norma lungo i meridiani per le differenze climatiche, che portano a differenze nei prodotti dell'agricoltura. Allora bisogna cercare, in ogni aumento di tariffe, di compensare questa particolare situazione dell'Italia, per cui le zone meridionali sono oberate da mille chilometri in più di costi di trasporto di quelle settentrionali. Purtroppo questo è un inconfutabile fatto geografico, che fece dire scherzosamente a Napoleone, che sarebbe stato necessario girare l'Italia su se stessa per accorciarla e allargarla; perciò bisogna cercare di migliorare le condizioni dei trasporti quanto più possibile, da quelle ferroviarie a quelle stradali, da quelle marittime a quelle aeree. Il problema dei trasporti è vitale per noi, quanto quello del risparmio; e d'altra parte questa specialissima situazione geografica, che fa sì che l'Italia si protenda e si spinga fino al centro del Mediterraneo, porta anche alcune conseguenze favorevoli, giacché l'Italia è sospinta e portata fatalmente verso l'Africa e

verso il mondo vastissimo dell'Oriente, nel quale bisognerà ritornare, sia pure pacificamente, perché senza il lavoro italiano non vi sarà pace in quelle, sia vicine, sia lontane zone della Terra!

Dobbiamo quindi correggere questa situazione con il miglioramento dei servizi e con le tariffe. Ogni aumento perciò, ammesso e non concesso che sia necessario, deve essere ispirato a questi concetti, altrimenti si creerà una situazione di grave disagio, che si aggiungerà a quelle già esistenti.

Il mio ordine del giorno accenna particolarmente al grave disagio dei prodotti ortofrutticoli, che sono in genere prodotti meridionali e sono altrove difesi con tutti i mezzi dagli altri Stati, concorrenti con noi nei mercati. I nostri prodotti invece sono abbandonati a se stessi e affrontano l'esportazione in condizioni molto difficili. È superfluo ricordare, che in quest'Aula abbiamo già avuto occasione di parlare della crisi dei prodotti ortofrutticoli, che perdono terreno ogni giorno di più; infatti rispetto a tre anni fa l'esportazione degli agrumi nell'Europa centrale si è ridotta ad un terzo, e, se continuiamo così, fra poco non esisterà più; almeno, se non si vuole far altro, si cerchi di agevolare questa esportazione attraverso le tariffe di favore, che dovrebbero compensare quelle particolari condizioni di disagio determinate da quegli già accennati mille chilometri in più, che incombono e pesano — danneggiano — su tutta l'economia del Mezzogiorno. Questo per quanto si riferisce alle tariffe e cioè al primo ordine del giorno.

Il secondo ordine del giorno tratta dei lavori di raddoppiamento della Tirrenica e di potenziamento della Ionica. È superfluo ricordare, sia pure brevissimamente, come è mia abitudine, che sono contrarissimo a qualunque riduzione dei mezzi di trasporto. La rivoluzione dei trasporti, come sostengo ormai da 30 anni in questa e nell'altra Aula del Parlamento, di cui ho fatto parte per 20 anni, è avvenuta quando la genialità divina della mente umana creò i motori di tutte le specie e li applicò alla trazione. Da qui tutti gli sviluppi sono stati e sono possibili, e, grazie a quella grande, feconda, benefica rivoluzione, oggi giriamo il mondo in aereo in 5 giorni, fra poco lo gireremo in 2 giorni e mezzo con i reattori. Questa rivoluzione dei trasporti, che è la più feconda per la

umanità intera, insegna che i vari mezzi non si elidono, ma si sommano; tanto è vero, che accanto al reattore ultrasonico si trovano e si muovono ancora il cammello e l'asinello, ognuno, s'intende, nel proprio ambito, utili tutti all'umanità e alla civiltà, che progredisce avvalendosi e avvantaggiandosi di tutti i più diversi mezzi di trasporto.

Bisogna encomiare l'amministrazione ferroviaria per quello, che fa in alcuni tratti, specialmente della linea Tirrenica, dove con alacrità si lavora per il raddoppiamento. Peccato che si tratti soltanto di alcuni tratti! Attenzione però ad evitare disagi eccessivi alle popolazioni! Mi si diceva qualche giorno fa, ad esempio, che a Scilla è stato tagliato financo l'acquedotto!... Riferisco a lei, onorevole Ministro, questa notizia, perchè ho l'occasione di parlare oggi in questa sede, ma mi ripromettevo e mi riprometto di rivolgermi anche al valoroso capo compartimento ingegnere dottor Di Mauro. Si faccia attenzione, perchè le popolazioni di quell'importante centro turistico non possono essere private dell'acqua potabile, sia pure per rendere più alacri i lavori sulla linea; e ciò soprattutto in un periodo come quello estivo, in cui dell'acqua si ha logicamente il massimo bisogno.

Bisogna insomma evitare il danno alle popolazioni, perchè talvolta vengono sacrificate zone di grande rendimento economico, quando non sarebbe veramente necessario per opere di interesse pubblico, le quali potrebbero forse essere fatte anche meglio, con qualche piccola e poco costosa variante.

Presidenza del Vice Presidente MOLE

(Segue BARBARO). Dico questo anche a proposito delle espropriazioni, che spesso si convertono in autentiche espoliazioni: bisogna cercare di fare la massima attenzione al fine di evitare inutili danni. Ho l'impressione, che, mentre sulla Messina-Palermo si sia seguito troppo da presso il vecchio tracciato, sulla Reggio C.-Battipaglia si tende a modificare troppo l'attuale tracciato.

A proposito della linea Tirrenica non posso non accennare alla necessità di costruire i circuiti di stazionamento analoghi a quelli esi-

stenti, del resto, in quasi tutte le stazioni siciliane, con i quali si garantisce l'avvio dei treni senza danni eventuali. A Messina e a Palermo, per esempio, come anche a Catania, esistono questi circuiti di stazionamento, che funzionano benissimo. Non so, perchè tali circuiti non debbano essere realizzati proprio nei tratti ancora a binario unico della importantissima linea Reggio-Battipaglia-Napoli.

Per quanto concerne la Ionica, è inutile, onorevole Ministro, che ripeta quanto anche qui vado dicendo da oltre 30 anni. È molto importante il potenziamento, che la benemerita amministrazione delle ferrovie sta operando sulla linea Tirrenica, ma altrettanto importante e addirittura fondamentale è la linea Ionica, che, una volta potenziata ed elettrificata, (nonostante il parere di chi vorrebbe utilizzare i locomotori Diesel, sostengo che l'elettrificazione è la vita delle ferrovie italiane), e raddoppiata, potrà essere collegata con l'Adriatica e quindi rappresenterà la vera grande arteria longitudinale, che dal centro del Mediterraneo porta al Nord d'Italia e al cuore dell'Europa. Sarà completo e chiuso allora il circuito, l'anello di circolazione rotatoria, di rotazione ferroviaria, che da Reggio, attraverso Bari raggiunge Bologna, e da Bologna torna a Reggio, attraverso Firenze, Roma e Napoli, definitivamente e strettamente collegando, così, l'Italia settentrionale e l'Europa all'Italia meridionale e al centro del Mediterraneo!

Su questo non c'è e non ci può essere discussione: non possiamo infatti per nessuna ragione accettare, che su un versante si abbia una concentrazione di tutti i sistemi ferroviari, mentre dall'altro versante si verifica la tendenza all'abbandono, quando questo secondo versante si presenta in condizioni molto più favorevoli del primo. E dire, che la linea Ionica-Adriatica ha una altimetria costante con variazioni, lungo i 1.240 chilometri, che uniscono Reggio e Bari a Bologna, che non superano i 50 metri, mentre la linea Tirrenica, malgrado tutta la sua grande importanza, oscilla da tre a trecentocinquanta metri e costituisce perciò una specie di montagne russe, che sono naturalmente e conseguentemente onerosissime per il traffico.

In conclusione, onorevole Ministro, accenno al raddoppiamento del tratto brevissimo della

Reggio-Villa S. Giovanni, che è di 9 chilometri appena, perchè per gli altri 6 chilometri è già raddoppiato, e precisamente nel lungomare di Reggio e nei parchi di Gallico, di Catona e di Villa S. Giovanni. Facciamo finalmente questa opera, onorevole Ministro, considerando la facilità della sua realizzazione, perchè non ci sono altre opere, tranne i tre ponti, e non c'è nessuna altra spesa di particolare rilievo. Mi **permetto** di dire e di ricordare, come del resto ho fatto già anche nell'ordine del giorno, che c'è un solenne impegno del Governo, assunto davanti al Senato, di realizzare con la massima urgenza quest'opera, che dovrebbe essere fatta sui ribassi d'asta, e che dovrà essere iniziata subito, perchè la zona è enormemente importante, la più importante di tutte, in quanto è la zona centrale dello Stretto, che smista e immette il traffico per la Tirrenica, così come lo immette per la Jonica. È il punto centrale, da cui si deve manovrare per governare tutto il grande traffico nazionale e internazionale, che passa e sempre maggiormente passerà in avvenire per lo Stretto.

Concludo questa mia breve illustrazione, pregando l'onorevole Ministro di voler dare su questo specifico, ultimo quesito una risposta, che sia tranquillante e, soprattutto, perchè voglia disporre che il progetto sia studiato genialmente dai nostri valorosi ingegneri ferroviari, sia rapidamente eseguito, ed infine, con urgenza e precedenza assoluta, sia realizzato il raddoppiamento relativo nell'interesse non soltanto locale, ma anche nazionale!

PRESIDENTE. Seguono i due ordini del giorno del senatore Lepore. Se ne dia lettura.

RUSSO LUIGI, Segretario:

« Il Senato, rilevato che la stazione di Benevento costituisce uno dei nodi ferroviari più importanti delle strade ferrate italiane nel Mezzogiorno;

considerato che detta stazione, distrutta completamente dalla guerra, non ha ancora visto definita la sua ultimazione con la costruzione dei sottopassaggi — rimasti strozzati all'altezza dei marciapiedi necessari alla incolumità dei viaggiatori — e che attende anche e la modernizzazione degli impianti di

circolazione treni con l'esecuzione del progetto di raddrizzamento dei binari lato Foggia-lato Napoli e la sistemazione dei semafori di partenza con centralizzazione degli scambi a sistema elettrico;

ritenuto che è anche necessità provvedere alla adeguata sistemazione dello scalo merci cui sono stati decurtati i binari di carico e scarico ed aboliti i piani caricatori di fianco e di testa, nonchè alla costruzione di un'asta di manovra ampliando il piazzale non più adatto alle esigenze del servizio e del traffico;

invita il Governo a provvedere ai lavori di cui sopra e quanto mai urgenti in maniera che la stazione di Benevento abbia piena e completa funzionalità nell'interesse del traffico ferroviario meridionale »;

« Il Senato, ritenuto che il traffico ferroviario verso il Sannio, il Molise e le Puglie va migliorato e potenziato,

considerato che, per tale miglioramento, bisogna costruire un doppio binario da Aversa a Foggia adeguato alle attuali velocità consentite dall'elettrificazione,

invita il Governo a voler provvedere, nel corso dei prossimi esercizi, alla costruzione del doppio binario sul tratto Aversa-Foggia, in maniera da sistemare e regolarizzare il traffico attuale che lascia molto a desiderare appena si tocca, da Roma, la stazione di Aversa ».

PRESIDENTE. Il senatore Lepore ha facoltà di svolgere questi due ordini del giorno.

LEPORE. Signor Presidente, onorevole Ministro, avrei fatto anche a meno di presentare questi due ordini del giorno.

Purtroppo, però, le discussioni sui bilanci da qualche tempo, si traducono in richieste di opere e lavori, e di conseguenza, a quelle degli altri, ho dovuto aggiungere anche le mie per non essere tacciato di mancato interessamento per i problemi di ordine locale.

Si tratta di due sollecitazioni molto serie e, per quella contenuta nel mio primo ordine del giorno, l'istanza riguarda l'adempimento di una promessa fatta dal precedente Ministro dei trasporti che assicurò che i lavori della distrutta stazione di Benevento — centro ferroviario molto importante (e se non fosse stato tale ve-

ramente mi sarei astenuto dal presentare un ordine del giorno in sede di bilancio) che collega il Sannio, il Molise, la Campania e le Puglie — sarebbero stati ultimati.

Da questa stazione si snodano linee ferroviarie che interessano una vastissima zona dell'Italia meridionale.

I sottopassaggi richiesti sono un'assoluta ed urgente necessità.

L'altra sera ho assistito ad uno spettacolo veramente triste, perchè, per poco, due viaggiatori non vennero investiti dal rapido che transita per Benevento alle ore 20,51.

D'altra parte non è possibile lasciare incompiuti i lavori già abbozzati e che importano una spesa molto rilevante.

Il secondo ordine del giorno riguarda, invece, una istanza ancora più importante e sostanziale: quella per il raddoppio del binario da Aversa a Foggia. In fondo buona parte dell'Italia Meridionale è interessata all'opera.

So che i bisogni e le necessità della rete ferroviaria italiana sono molti e gravi, so che il bilancio dello Stato impone limiti di spesa; ma vorrei che il Ministro dei trasporti attuale — che ha già acquisiti tanti meriti nella direzione di tale importante dicastero — avesse a prendere in esame la richiesta non solo per uno studio del raddoppio, ma per la impostazione del problema e del programma dei necessari lavori.

La mia richiesta, in ultima analisi, interessa tutta la rete ferroviaria italiana e, accolta, servirà a sviluppare maggiormente quel Mezzogiorno d'Italia che dovrà trovare, nei prossimi anni, la sua definitiva sistemazione e la parificazione di condizioni e di progresso con le altre regioni d'Italia più sviluppate e più ricche.

Questa è la mia speranza.

PRESIDENTE. Lo svolgimento degli ordini del giorno è esaurito.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

RESTAGNO, relatore. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, debbo in primo luogo ringraziare gli illustri colleghi che hanno partecipato alla discussione sul bilancio dei trasporti recando la loro specifica competenza di parlamentari, di tecnici, organizzatori ed ex combattenti della grande famiglia fer-

roviaria. Ringrazio poi in modo particolare quanti hanno avuto l'amabilità di esprimere parole di apprezzamento per la mia relazione. Il senatore Terragni nel suo discorso di apertura ha espresso il concetto che non si debba parlare di lotta tra strada e rotaia ed io sono perfettamente d'accordo che si tratta di forme complementari del traffico moderno che si sviluppa con i sistemi idonei ai nostri tempi. La lotta si prospetta unicamente sotto l'aspetto della concorrenza per la clientela e le tariffe. Giustamente il senatore Terragni si è reso interprete dello stato di diffusa preoccupazione per l'insicurezza delle strade italiane a causa delle loro caratteristiche da tempo superate, del crescente sviluppo della circolazione di automezzi e, purtroppo, della scarsa disciplina dei guidatori, invocando provvidenze adeguate. Il senatore Romano si è particolarmente soffermato sullo stato delle ferrovie a scartamento ridotto della Sicilia e sul grosso problema delle tariffe per il trasporto merci del prodotto agrumario. Risponderà certamente il Ministro a questi specifici argomenti tecnici. Per quanto mi riguarda sono preso tra il dilemma della sistemazione del bilancio e la preoccupazione per il forte *deficit* della particolare gestione, quale risulta a pagina 10 della relazione scritta. Per un gruppo di tali linee a fronte delle entrate previste in lire 272.000.000 per proventi del traffico risultano uscite per lire 2.534.000 con un *deficit* netto di lire 2.264.000.000.

Il senatore Porcellini ha spezzato un'ulteriore sua affilata lancia contro l'insincerità del bilancio ferroviario illustrando gli oneri extra-aziendali di competenza di altro Dicastero. Ha criticato la riforma delle classi realizzate senza la necessaria preparazione ed ha auspicato una fattiva politica dei trasporti nel settore della navigazione interna. È superfluo confermare l'accordo del relatore per quanto concerne la necessità di giungere ad una chiarificazione delle parti attive e passive del bilancio, di esclusiva competenza delle ferrovie dello Stato.

Per quanto concerne la gestione G.R.A. sono in grado di assicurare il senatore Porcellini che si sta delineando una soluzione di compromesso tra il Ministero dei trasporti e quello del tesoro per eliminare le passività del passato e consentire un'ulteriore gestione circoscritta, ma vitale. Il senatore Cappellini si è soffermato

sulla riforma delle classi delle ferrovie dello Stato, auspicando idonei provvedimenti per rendere organica e seria la riforma stessa, nonchè sul grosso problema delle strade italiane congestionate per eccesso di traffico. A questo riguardo non posso non elevare un grido di allarme alle competenti autorità convinto che la presente situazione non può non giustificare eventuali restrizioni per certi enormi autocarri che costituiscono, in certe ore della giornata, degli effettivi pericoli pubblici su certe nostre strade anche nazionali. A questo proposito è bene ricordare che in Germania e in Svizzera, dove il sistema stradale è ben più progredito che da noi, gli autocarri con rimorchio non possono circolare di domenica. Di fronte alla tragedia di 20 vittime della strada ogni 24 ore, il Senato esprime al Governo un grido di allarme ed auspica che il programma di attuazione delle strade e delle autostrade venga affrontato senza attendere lo scadere delle lunghe annualità previste. Penso che non esistano difficoltà insormontabili nè in materia tecnica, nè in materia finanziaria, che impediscano l'acceleramento di tale realizzazione ed io mi auguro che il ministro Angelini voglia far sua questa proposta per evitare preoccupazioni ben tremende che potrebbe riservarci l'avvenire.

Il senatore Crollalanza ha chiesto il raddoppio del binario e l'elettrificazione della linea Bari-Lecce, nonchè l'attuazione della Bari-Barletta e la soluzione di problemi minori; così il senatore Vaccaro, dopo assennate considerazioni di carattere generale, anche riguardanti il personale, ha richiamato ancora una volta l'attenzione del Governo sulla sorte delle ferrovie calabresi e specie sull'antidiluviana Cosenza-Paola.

Il senatore Massini ha lungamente spaziato sui molteplici problemi connessi alla gestione ferroviaria, lamentando specialmente lo scarso ammodernamento degli impianti, lo sfruttamento e la mancata sistemazione del personale, la congiura di certi ambienti monopolistici contro le ferrovie dello Stato e si è scagliato vivacemente contro coloro che vorrebbero smantellare le ferrovie per fini inconfessabili. Per quanto concerne il problema della sistemazione organica e del miglioramento di carriera del personale, non posso che augurare che

il Ministro, con la sua spiccata sensibilità sociale, trovi la maniera di affrettare la risoluzione di tale problema per ragioni di equità, tenendo anche presente che uno dei principali elementi di successo di qualsiasi azienda pubblica o privata è costituito dalla tranquillità economica di coloro, che dirigenti o impiegati, lavorano nell'azienda medesima.

Desidero sottolineare e condividere anche le dichiarazioni del collega Vaccaro per quanto concerne la politica di assistenza e di previdenza a favore dei ferrovieri, che dovrà sempre essere perfezionata, evitando inutili doppioni e sprechi di energia.

Il senatore Alberti ha illustrato un ordine del giorno per allontanare il pericolo del disarmo delle linee Attigliano-Viterbo, e Civitavecchia-Orte ed il senatore Roffi ha sostenuto la necessità di conservare la linea Copparo-Ferrara-Cento-Modena.

Il senatore Asaro ha lamentato la scarsissima disponibilità di navi traghetto sullo stretto di Messina, e le gravose tariffe applicate per il trasbordo degli automezzi. Il senatore Ragno ha chiesto la costruzione del secondo binario della linea Messina-Siracusa e il senatore Ferrarì l'elettrificazione e il doppio binario del tratto Bari-Lecce, nonchè la conservazione dell'attuale tariffa per il trasporto dei prodotti di quelle terre.

Come appare da questa elencazione, si tratta di grossi problemi tecnici che involgono spese di grande responsabilità e di grande entità e sui quali certamente il Ministro darà i chiarimenti desiderati. Per lo studio e la sistemazione dei servizi pubblici di trasporti colleganti la città di Roma con la Roma-sud e con il mare, problema questo che è continuamente discusso dalla stampa della nostra regione, mi piace qui ricordare che venne istituita apposita Commissione sotto la presidenza del professor Neri con la partecipazione dei rappresentanti dell'Ispettorato generale della motorizzazione delle ferrovie dello Stato, della provincia e del comune di Roma, nonchè della S.T.E.F.E.R., che compilò un piano di sistemazione di detti servizi. Tale piano prevede la creazione di un'unica azienda con apporto dell'attività della S.T.E.F.E.R. sulla linea dei Castelli, sulla Roma-Fiuggi, sulla Roma-Lido e delle Ferrovie dello Stato sulla linea dei Castelli, nonchè il potenziamento

di tale ultima linea, la soppressione delle tranvie, la creazione di un tronco ferroviario rapido Roma-Ciampino e l'ammodernamento della Roma-Fiuggi. La spesa occorrente per tale sistemazione ammonta ad oltre venti miliardi e, non essendo stato possibile far fronte a tale spesa con gli stanziamenti previsti dalla legge 2 agosto 1952, n. 1221, relativa all'esercizio e al potenziamento dei servizi pubblici dei trasporti nelle linee in concessione all'industria privata, i quali non sarebbero stati neanche sufficienti a coprire detta spesa, e non essendo stato possibile d'altra parte provvedere al finanziamento con legge speciale, è stata proposta l'inclusione di queste opere vivamente attese dalla popolazione del Lazio e di Roma nel piano quadriennale Vanoni.

A quanto mi risulta, è in corso di compilazione da parte della S.T.E.F.E.R. un progetto che apporta alcune modifiche a quello predisposto dalla commissione Neri.

Ho risposto così schematicamente a vari colleghi che sono intervenuti nella discussione. Mi limiterò, per risparmio di tempo, a sottolineare alcune affermazioni di principio già illustrate nella relazione scritta.

La discussione svoltasi ieri ed oggi in quest'Aula ha riconfermato che in Italia il problema delle ferrovie dello Stato, che è elemento fondamentale nel bilancio dei trasporti, è sempre un problema appassionante. È di ieri l'orgoglio di tutti gli italiani per la rapida, insperata opera di ricostruzione degli impianti fissi e mobili distrutti dalla guerra; è di oggi la soddisfazione di poter disporre, nonostante le inevitabili critiche, di un'azienda ferroviaria dello Stato efficiente e in fase di progressivo sviluppo e perfezionamento. Di ciò va dato lode ai componenti della grande famiglia ferroviaria.

In questa discussione sono affiorate le tendenze di coloro che preferiscono l'indirizzo privatistico e di coloro che preferiscono l'indirizzo pubblicistico. Per conto mio non intendo soffermarmi in una discussione di principio, ma guardo all'azienda delle ferrovie dello Stato come ad una grande azienda che onora la nostra grande Italia e che è un po' la carta d'identità del nostro Paese, di fronte al mondo e di fronte ai molti stranieri che vengono in Italia. Questa azienda deve riassumere in sé il progresso dei nostri tecnici, deve essere diretta con cri-

teri industriali, avendo però presenti le sue finalità sociali e di pubblico servizio.

Per quanto concerne il coordinamento fra strada e rotaia, ritengo doveroso confermare l'insostituibile funzione delle Ferrovie dello Stato per i trasporti passeggeri e merci a lungo percorso o in condizioni di particolari difficoltà e di conseguenza l'adeguamento dei servizi al progresso della tecnica e alle esigenze dei nostri tempi.

Non sono più tollerabili, se si vuole fronteggiare la concorrenza della motorizzazione, certe medie orarie ancora sui 30 chilometri, che erano di moda cento anni addietro, come si hanno tuttora in troppe linee di ogni zona di Italia. In Val d'Aosta, ove scaturisce l'energia elettrica che alimenta le grandi industrie e le grandi città del Piemonte, ancora oggi ci vogliono quattro ore per compiere i centoventinove chilometri che collegano Torino con Aosta salvo ad utilizzare le poche automotrici. Da Catania a Siracusa occorrono quattro ore per compiere novantacinque chilometri; da Napoli per raggiungere Cassino si impiegano tre ore e venti per superare i centoundici chilometri.

ROFFI. E poi queste ferrovie sono passive!

RESTAGNO, *relatore*. È quello che sto dicendo. Occorre quindi abbandonare al più presto il lento sistema della trazione a vapore, e adottare con la maggiore ampiezza possibile i mezzi leggeri. È indispensabile fronteggiare la concorrenza delle linee automobilistiche offrendo vetture accoglienti, orari adeguati e prezzi congrui. Occorre potenziare al massimo le linee suscettibili di incremento e di sviluppo, con adeguate migliorie agli impianti, ai servizi, ai costi, al fine di riguadagnare il terreno perduto.

Per quanto concerne poi il grosso, appassionante problema che ha interessato qui moltissimi colleghi, delle linee a scarso reddito o fortemente passive, è necessario perseguire quelle direttive a cui prima ho accennato, sviluppare una politica prudente ma severa, per determinare le linee di cui appare consigliabile la trasformazione. A questa conclusione si dovrà però pervenire dopo profondo esame delle singole situazioni e sempre quando sia possibile assicurare alle popolazioni interessate un

sistema automobilistico e filoviario non inferiore per comodità al servizio preesistente.

MASSINI. Non datelo ai privati!

RESTAGNO, *relatore*. Io ho sentito da parte di qualche collega prospettare una certa soluzione nell'eventualità di trasformare determinate linee ferroviarie in linee automobilistiche o filoviarie, e cioè la proposta di affidare la proprietà o la gestione di queste linee ai Comuni o alle Province, oppure alla stessa Amministrazione delle ferrovie dello Stato. Naturalmente questo è un problema di alto indirizzo, che potrà essere meditato e studiato. Ma il problema essenziale è, per conto mio quello, di garantire l'eventuale sostituzione di queste linee con altre che abbiano elementi tali da giustificare un progresso e non un regresso.

Non è pensabile che ai nostri tempi si debba camminare a ritroso in materia di pubblici servizi, e perciò, sempre a proposito delle linee di scarso traffico e di forte perdita, dovranno essere chiaramente fissati i criteri da seguire per determinare le linee suscettibili di trasformazione.

Per quanto concerne la sistemazione del bilancio, per ragioni di equità e di saggezza politico-amministrativa, è indispensabile che esso venga depurato da tutte quelle spese di natura economica-sociale che attualmente lo Stato lascia a carico dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato e che sono di pertinenza di altre amministrazioni, e che venga altresì integrato dei minori prodotti del traffico, derivanti dall'applicazione dei cosiddetti prezzi politici o sociali.

A questo riguardo sembra al relatore che il loro ammontare, allo stato attuale, sia eccessivo e meritevole di una revisione; se tali spese saranno imputate alle diverse amministrazioni dello Stato, saranno queste amministrazioni medesime che si faranno parte diligente per ridurre certe spese nel limite tollerabile e giustificabile; e questo per ragioni di bilancio dei rispettivi dicasteri. È poi indispensabile perfezionare tutti quegli artifici per conseguire le riduzioni dei costi ed avviare il bilancio verso un sicuro risanamento.

Circa il problema delle classi, che tanti commenti ha suscitato, non posso che confermare

il contenuto della relazione scritta, sottolineando che la percentuale dei viaggiatori dell'ex prima classe era limitata all'1,90 per cento e sono fiducioso che l'amministrazione ferroviaria farà oggi il massimo sforzo per adeguare i posti delle vetture ai differenti prezzi delle nuove classi. E, per esempio, nelle automotrici di vecchio tipo non è possibile far pagare per la 1^a classe un biglietto dal costo quasi doppio della 2^a classe disponendo dello stesso tipo di vettura e sedili, con l'unica aggiunta di una piccola striscia di tela bianca sullo schienale.

È indispensabile, per la serietà dell'amministrazione, creare gradualmente dei sedili a sei posti su questo tipo di vettura, aventi un minimo di comodità, come pure è necessario fornire le seconde classi ex terze di cestini per i rifiuti in modo da educare gradualmente il comportamento dei viaggiatori che oggi si trovano di fronte alla norma che, giustamente, proibisce di lanciare dal finestrino rifiuti e non ci sono i cestini ove questi rifiuti possano depositarsi.

Siccome oggi il numero delle classi è ridotto a due, bisogna considerare anche questi piccolissimi problemi.

Per quanto riguarda le tariffe, alle quali molte critiche sono state rivolte, ritengo opportuno porre in rilievo alcuni dati statistici, sia per i viaggiatori, sia per le merci. Per il settore viaggiatori ho una statistica che si riferisce al prezzo di un viaggio per un tratto di 70 chilometri in terza classe a tariffa ordinaria, in Italia e in alcuni Paesi europei.

In Italia si pagano per tale viaggio 415 lire, nel Belgio per lo stesso tratto si paga, rapportato il prezzo in lire italiane, 597 lire, in Germania 750 lire, in Francia 819 lire, quasi il doppio, in Svizzera 1.080 lire, in Olanda 460 lire, in Norvegia 720 lire.

Ora, onorevoli colleghi, qui vediamo che quanto l'Amministrazione ha ritenuto di fare in questi giorni ha lo scopo di aumentare il provento del traffico e nello stesso tempo avvicinarsi a quelli che sono i prezzi applicati negli altri Paesi.

E quello che è stato detto nel settore viaggiatori si può ripetere nel settore merci. Qui ho una tabella con la comparazione relativa dei prezzi per tonnellata trasportata per la

distanza di 200 chilometri, fatto il prezzo italiano uguale a uno. *Vino*: Belgio 2,35, Francia 2,04, Germania 6,80, Ungheria 3,14; *carta*: Austria 2,58, Belgio 2,24, Francia 2,26, Germania 2,46, Svizzera 2,77, Ungheria 3,94 e così via per una lunga serie di prodotti per cui si vede che anche nel settore merci le tariffe italiane di trasporto sono più basse di quelle degli altri paesi europei.

Mi sembra quindi che le critiche mosse ai recenti aumenti non siano giustificate, specie se si tiene conto che le tariffe ferroviarie in Italia sono *ad valorem*, riportate a quasi mille voci, per merci ricche e povere, con prezzi decrescenti.

Circa il problema della ricostruzione degli impianti distrutti dalla guerra, richiamo il cortese interessamento del Ministro sul contenuto della mia relazione perchè sia impostato al più presto un programma per completare l'opera di ripristino che è stata svolta con tanta ampiezza e con tanta capacità dalle Ferrovie dello Stato, ma che deve essere assolutamente completata per considerazioni di equità e di giustizia. Può essere consigliabile, come è stato detto, non ricostruire una linea ferroviaria e sostituirla con filovie o con linee automobilistiche, quello che non è tollerabile è che, dopo dodici anni dalla fine della guerra, molto sia ancora da fare nei confronti di certe zone e che le popolazioni si trovino senza i servizi che furono distrutti dagli eventi bellici di cui disponevano anteguerra.

Circa l'annoso problema della soppressione dei passaggi a livello, non posso che condividere il pensiero di parecchi colleghi che hanno qui espresso, anche presentando degli ordini del giorno, la necessità di una rapida soluzione. È questo un grosso problema che inte-

ressa l'incolumità delle popolazioni e che riguarda non soltanto il Ministero dei trasporti ma anche il Ministero dei lavori pubblici e il Ministero degli interni, per quello che concerne le Province e i Comuni. Il problema dovrà essere assolutamente affrontato e risolto con la collaborazione di tutti questi pubblici enti, appunto per evitare che altri lutti vengano provocati e che troppi ingorghi vengano a complicare l'andamento del traffico.

Amici miei, nel chiudere queste modeste parole, consentitemi di esprimere, nonostante le critiche sentite da più parti, il mio moderato ottimismo sull'avvenire del traffico nelle sue diverse forme. I mezzi di trasporto si sommano e non si elidono, ha detto un nostro collega ieri e ha ripetuto stamane. Io sottolineo questa affermazione, ricordando il progresso conseguito dal traffico nel 1955 sia nelle ferrovie sia nella motorizzazione stradale, sia dai mezzi aerei sia dal traffico marittimo. Perciò non si tratta di problemi di concorrenza, ma di problemi di coordinamento. Facciamo in modo che lo sforzo dei tecnici ponga a disposizione dei viaggiatori italiani e stranieri i mezzi di trasporto più moderni e più idonei in ogni settore, e che la ferrovia, la strada, l'aria e il mare siano le forze complementari di questo progresso. (*Vivi applausi dal centro. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Rinvio il seguito della discussione alla seduta pomeridiana che avrà luogo alle ore 17 con lo stesso ordine del giorno.

La seduta è tolta alle ore 12,15.

Dott. ALBERTO ALBERTI

Vice Direttore dell'Ufficio dei Resoconti