

**N. 1343-A**  
Resoconti IX

## BILANCIO DI PREVISIONE DELLO STATO PER L'ANNO FINANZIARIO 1966

ESAME IN SEDE CONSULTIVA  
DELLO STATO DI PREVISIONE DELLA SPESA  
DEL MINISTERO DEI TRASPORTI E DELL'AVIAZIONE CIVILE  
(Tabella n. 9)

**Resoconti stenografici della 7<sup>a</sup> Commissione permanente**  
(Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile)

### INDICE

|  |  |
|--|--|
| <p><b>SEDUTA DI MERCOLEDI' 8 SETTEMBRE 1965</b></p> <p>PRESIDENTE . . . . . Pag. 2, 3, 4<br/>ADAMOLI . . . . . 2, 3<br/>CROLLALANZA . . . . . 2, 4<br/>FERRARI Francesco . . . . . 3, 4<br/>GUANTI . . . . . 3<br/>RICCIO, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i> . . . . . 3</p> <hr style="width: 20%; margin: 10px auto;"/> <p><b>SEDUTA DI MERCOLEDI' 15 SETTEMBRE 1965</b></p> <p>PRESIDENTE . 4, 11, 12, 14, 17, 21, 22, 23, 24, 29, 31<br/>CORBELLINI . . . . . 9, 16<br/>CROLLALANZA . . . . . 9, 12, 15, 16, 26<br/>DERIU . . . . . 20, 21, 22<br/>DE UNTERRICHTER . . . . . 16, 17<br/>FABRETTI . . . . . 15, 16<br/>FERRARI Giacomo . . . . . 23, 24, 26, 27<br/>FLORENA . . . . . 29<br/>GAIANI . . . . . 31<br/>GENCO . . . . . 18, 19, 29, 30<br/>GIANCANE, <i>relatore</i> . . . 4, 9, 10, 11, 14, 18, 19, 24<br/>GUANTI . . . . . 31<br/>JERVOLINO, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i> . . . . . 10, 15, 16, 19, 26</p> | <p>LOMBARDI . . . . . Pag. 30<br/>MANNIRONI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile</i> . . . . . 22<br/>MASSOBRIO . . . . . 14<br/>ZANNINI . . . . . 14, 28</p> <p><b>SEDUTA DI GIOVEDI' 16 SETTEMBRE 1965</b></p> <p>PRESIDENTE . . . . . 32, 41, 42<br/>CROLLALANZA . . . . . 33, 36, 41<br/>FABRETTI . . . . . 42<br/>FERRARI Giacomo . . . . . 40<br/>GENCO . . . . . 37, 38, 42<br/>GIANCANE, <i>relatore</i> . . . . . 32, 33<br/>JERVOLINO, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i> . . . 34, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42<br/>LOMBARDI . . . . . 39, 41</p> <hr style="width: 20%; margin: 10px auto;"/> <p><b>SEDUTA DI MERCOLEDI' 8 SETTEMBRE 1965</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Presidenza del Presidente GARLATO</b></p> <p style="text-align: center;"><i>La seduta è aperta alle ore 10.</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Sono presenti i senatori: Adamoli, Bernardi, Chiariello, Corbellini, Crollalanza, Deriu,</i></p> |
|--|--|

*De Unterrichter, Fabretti, Ferrari Francesco, Ferrari Giacomo, Focaccia, Gaiani, Garlato, Genco, Giancane, Guanti, Spataro, Vergani, Vidali e Zannier.*

*Intervengono il Ministro della marina mercantile Spagnoli ed il Sottosegretario di Stato allo stesso Dicastero Riccio.*

### **Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1966**

#### **— Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile (Tabella 9)**

P R E S I D E N T E . Onorevoli colleghi, noi siamo chiamati ad esprimere il nostro parere sui quattro stati di previsione di competenza della 7<sup>a</sup> Commissione e, prima di iniziarne la discussione, sarà opportuno che ci mettiamo d'accordo sul calendario dei lavori da seguire.

A D A M O L I . A nome del Gruppo comunista, desidero sollevare una questione pregiudiziale che si riferisce all'incompletezza della documentazione attualmente a disposizione dei parlamentari in vista della discussione del bilancio dello Stato.

Innanzitutto, noi dobbiamo lamentare la mancata presentazione al Parlamento della relazione previsionale e programmatica, prescritta dalla così detta legge Curti, che dovrebbe costituire la base sulla quale iniziare la discussione dei singoli stati di previsione.

Inoltre, non è a nostra disposizione la esposizione finanziaria vera e propria, che potrebbe permettere a tutti i parlamentari di inquadrare in una visione generale di spesa i bilanci dei singoli Dicasteri. Le notizie che abbiamo in proposito, infatti, sono le più varie: c'è chi parla di ripresa economica, c'è chi sostiene che la crisi si è accentuata negli ultimi tempi.

Pertanto, è quanto mai necessario che il Governo illustri chiaramente alle Camere la situazione attuale e il suo futuro programma di spesa generale, specie in questo momento in cui sta per entrare in vigore il piano quinquennale di sviluppo della nostra economia nazionale.

Di fronte a quanto ho sostenuto si potrebbe obiettare che, per quanto riguarda la relazione programmatica, la legge Curti ne prevede la presentazione al Parlamento entro il 30 settembre, data che non è ancora scaduta: ma, in vista del nostro calendario per la discussione del bilancio dello Stato, sarebbe stato auspicabile che il Governo iniziasse in tempo utile un discorso concreto con il Parlamento, sottoponendogli tale relazione.

P R E S I D E N T E . In effetti, la questione sollevata dal senatore Adamoli, pur non essendo, a stretto rigore, una questione pregiudiziale, ha la sua ragion d'essere; tuttavia, vorrei fargli notare che il calendario dei nostri lavori è stato fissato, in apposite disposizioni, dalla Giunta del Regolamento, nella quale sono rappresentate tutte le parti politiche. Pertanto, ritengo che questo problema avrebbe dovuto essere più utilmente sollevato in quella sede.

Infatti, se volessimo ora rispettare l'esigenza di attendere la presentazione al Parlamento della relazione programmatica, dovremmo interessare alla questione la Presidenza del Senato, rimandando inevitabilmente l'inizio della discussione degli stati di previsione dei quattro Dicasteri che ci interessano, ben oltre i termini prescritti.

C R O L L A L A N Z A . Riconosco anche io che le osservazioni sollevate dal senatore Adamoli sono giustificate, ma ritengo che dobbiamo guardare alla situazione attuale con senso realistico.

A suo tempo, nella formulazione della legge Curti, vi è stata una sfasatura nell'indicazione dei periodi in cui discutere il bilancio dello Stato e presentare la relazione programmatica; pertanto, fino a che questo problema non verrà diversamente regolato, a rigore di logica, noi dovremmo sospendere ogni discussione. Ciò, però, contrasta con le decisioni adottate dalla Giunta del Regolamento, le quali prescrivono che l'esame degli stati di previsione, da parte delle singole Commissioni, debba concludersi entro il 24 settembre.

In questa situazione che cosa ci resta da fare? Innanzitutto, auspicare che questa procedura di approvazione del bilancio dello Stato venga modificata alla luce di quelle che sono le effettive esigenze della discussione di un atto tanto importante, e poi pregare il Presidente di far presente la questione sollevata dal senatore Adainoli nella sede più opportuna, cioè presso la Presidenza del Senato, affinché si provveda per l'avvenire.

Concludendo, tuttavia, ritengo che allo stato dei fatti non possiamo far altro che fissare il nostro calendario di lavori cercando di superare gli ostacoli che si frappongono alla più proficua discussione degli stati di previsione di nostra competenza.

A D A M O L I. Prendo atto di quanto è stato detto dal Presidente e dal senatore Crollalanza e mi rendo conto che i termini impostici dalla Giunta del Regolamento per la discussione del bilancio sono indilazionabili.

Desidero tuttavia ribadire che è quanto mai necessario che un atto fondamentale come il bilancio dello Stato non perda significato e non venga sminuito; per tale ragione, mi associo alla preghiera rivolta dal senatore Crollalanza al Presidente, affinché egli si faccia interprete delle osservazioni da me sollevate presso la Presidenza del Senato.

R I C C I O, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Anch'io sono d'accordo sull'opportunità che si trovi un orientamento concordato, sul terreno pratico, per procedere alla discussione. Però non posso, come rappresentante del Governo, non respingere, in questa sede, certe affermazioni che sono state fatte. Il bilancio, infatti, ha un suo preciso contenuto, la relazione previsionale e programmatica ha un altro contenuto e altre finalità. D'altra parte la legge stabilisce dei termini. Chiedo scusa al senatore Adamoli, comprendo benissimo le finalità cui tende facendo queste osservazioni, d'altra parte noi abbiamo il dovere di difendere la serietà del Governo: ci sono dei termini stabiliti legislativamente che finora sono stati

rispettati. Questi termini non sono stati stabiliti dal Governo ma dalla legge, cioè dal Parlamento. Si dovranno armonizzare, ma questa è un'altra questione: esaminare l'opportunità di modificare o meno questi termini è compito che riguarda il Parlamento, ma in questo momento, poichè i termini per la presentazione della relazione non sono ancora trascorsi, noi non possiamo dire nè che vi sia carenza da parte del Governo, nè che si cerchi di svilire la discussione del bilancio. Questo non è assolutamente vero.

A D A M O L I. A che cosa servirà, una volta approvato il bilancio, la relazione programmatica?

R I C C I O, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Il bilancio ha un suo contenuto, che non è quello previsionale e programmatico.

G U A N T I. Non si possono scindere, sono due atti legati! « Entro settembre » non significa che la relazione debba essere presentata l'ultimo giorno di questo mese!

P R E S I D E N T E. La questione generale non si può risolvere oggi. Propongo invece di procedere all'esame del calendario dei nostri lavori.

Poichè non sono trascorsi che pochi giorni da quando i relatori hanno avuto a disposizione gli stampati degli stati di previsione, nessuno di essi è in grado di riferire nella presente seduta.

Propongo pertanto di iniziare nella prossima settimana con l'esame del bilancio del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, poichè, da quanto mi è stato detto, ritengo che il senatore Giancane sia abbastanza avanti nello studio di tale stato di previsione, che gli è stato affidato.

Proseguiremo successivamente con l'esame degli altri stati di previsione.

F E R R A R I F R A N C E S C O. Poichè ci troviamo in sede di discussione del calendario dei nostri lavori, propongo di fissare l'iter delle discussioni in questo senso: sta bene l'ordine di discussione dei bilanci,

BILANCIO DELLO STATO 1966

7<sup>a</sup> COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.)

ma dobbiamo limitarci alla relazione e alla discussione generale, fissando successivamente una giornata per quanto riguarda la approvazione degli ordini del giorno. Gli ordini del giorno sono la sostanza di queste discussioni, poichè le discussioni generali, alle quali certamente tutti hanno diritto di partecipare, saranno ripetute in Aula per chi vorrà parlare in quella sede. Limiterei, pertanto, il lavoro della Commissione alla sola relazione e discussione generale, rinviando ad altra data l'esame e la discussione degli ordini del giorno.

**CROLLALANZA.** La proposta del senatore Ferrari sarebbe pratica qualora i Ministri potessero venire qui due volte.

**FERRARI FRANCESCO.** Sono i Ministri che debbono stare a nostra disposizione e non noi alla loro.

**PRESIDENTE.** Quando avremo esaurita la discussione generale del primo stato di previsione al nostro esame, stabiliremo il da farsi per quanto riguarda gli ordini del giorno. Ed altrettanto faremo per i successivi tre stati di previsione, in modo da conciliare le esigenze dei colleghi senatori e dei Ministri con quelle di una ordinata e proficua discussione.

Propongo pertanto che la Commissione si aggiorni a mercoledì prossimo 15 settembre per l'inizio dell'esame dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

*(Così rimane stabilito).*

*La seduta termina alle ore 10,35.*

#### SEDUTA DI MERCOLEDÌ 15 SETTEMBRE 1965

Presidenza del Presidente **GARLATO**

*La seduta è aperta alle ore 9,25.*

*Sono presenti i senatori: Adamoli, Bernardi, Corbellini, Crollalanza, Deriu, De Unterrichter, Fabretti, Ferrari Francesco, Ferrari Giacomo, Florena, Focaccia, Gaiani, Garlato, Genco, Giancane, Guanti, Lombar-*

*di, Martinez, Massobrio, Restagno, Tomasini, Vergani, Vidali e Zannier.*

*A norma dell'articolo 25, ultimo comma, del Regolamento interviene il senatore Zanini.*

*Intervengono il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile Jervolino ed il sottosegretario di Stato allo stesso Dicastero Manironi.*

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca l'esame del disegno di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1966 — Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile ».

Do la parola al senatore Giancane che illustrerà lo stato di previsione.

**GIANCANE, relatore.** Onorevole Ministro, signor Presidente, onorevoli senatori, confesso di essere rimasto un po' perplesso nell'accingermi a redigere lo schema di parere sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti, proprio perchè mi è mancata la base della relazione previsionale e programmatica nella quale tutti i singoli stati di previsione si inquadrano.

Tuttavia, assolvendo il compito affidatomi dalla Presidenza della 7<sup>a</sup> Commissione, ho cercato di esporre quelli che sono, a mio giudizio, alcuni punti essenziali del bilancio dei trasporti e dell'aviazione civile.

Onorevoli colleghi, il discorso sui trasporti merita un'attenzione costante, dato l'interesse che l'attività dei trasporti ha per tutta l'economia. Non è concepibile alcuna attività di produzione staccata dall'elemento trasporto, che condiziona appunto ogni attività produttiva.

Perciò, nell'evoluzione dei sistemi di produzione, nell'attuarsi dello sviluppo economico, deve costantemente rivolgersi all'attività di trasporto la cura vigilante ed assidua degli operatori economici e, soprattutto, dello Stato, che gran parte dell'attività di trasporto riserva a sé con le Aziende autonome delle Ferrovie dello Stato, delle Poste e con altre organizzazioni.

Questa premessa, apparentemente scontata, mi serve per introdurre invece il discorso sul bilancio del Ministero dei trasporti

e dell'aviazione civile. Dovrebbe notare, nei bilanci annuali che si susseguono, una progressione ed una duttilità parallela a quella del loro oggetto. Mentre, ripeto, la produzione si evolve, si impone l'evoluzione anche nel settore dei trasporti; mentre il sistema economico si sviluppa, s'impone necessariamente lo sviluppo delle infrastrutture di base, o come causa o come conseguenza. Dovrebbe quindi anche il bilancio muoversi all'unisono, mi si passi la parola, col genere di attività che lo riguarda.

Invece, e dico questo solo per quanto riguarda il documento che abbiamo di fronte, evidentemente, questo bilancio di previsione per il 1966 ricalca con esasperante monotonia i bilanci precedenti. È inutile nascondere. Monotonia di impostazione che già di per se stessa non è piacevole; monotonia, più che di cifre, di andamento delle stesse; le spese per il personale che costantemente e inesorabilmente aumentano e le spese d'investimento che, se non diminuiscono in valore assoluto, accusano una deplorabile diminuzione nei confronti dell'incremento percentuale della spesa globale.

Perché, ci si domanda, questa impostazione? Si può spiegare con la congiuntura sfavorevole, con la situazione che stenta a ritrovare lo slancio di un tempo; si può spiegare, ma a mio avviso non giustificare.

Quando noi abbiamo compiutamente analizzata la situazione e fatta un'esatta diagnosi del male, ci siamo preclusa ogni uscita di sicurezza per sfuggire alla responsabilità di apprestare le medicine adatte. Non farlo comporta un giudizio negativo. Non vorrei essere frainteso; ma noto che nelle scelte delle varie poste di spesa non si è accordata la priorità a quelle che, dalla diagnosi dei mali, dovrebbero risultare le più necessarie: le spese d'investimento. Se si è dovuto fare qualche sacrificio, per ridurre il disavanzo, il taglio è calato inesorabile su queste spese, con una incoerenza tanto chiara quanto sorprendente. È chiaro che una spiegazione bisogna pur darla, e mi sforzerò di farlo. Questo preambolo mi è stato necessario anzitutto a puntualizzare la questione di fondo, in secondo luogo ad ammettere che la consistenza del bilan-

cio che stiamo esaminando, pur se non è come il Governo vorrebbe, è la sola che le circostanze consentono, o meglio che la situazione del Tesoro consente.

Invero il centro dell'attenzione è il bilancio dell'Amministrazione ferroviaria (allegato come appendice n. 1 a quello del Ministero) su cui vale la pena d'intrattenersi un po' a lungo; e lo farò in ultimo. Prima vorrei adempiere il dovere di commentare brevemente il capitolo della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione e quello dell'aviazione civile.

Il bilancio non offre spunti di discussione dovuti a novità. Semmai conferma che l'attenzione nostra, del Governo e dei politici, deve orientarsi sulle stesse questioni che spiccavano nei bilanci precedenti e che sono rimaste insolute. Potrei qui pedissequamente ripetere quanto il relatore, senatore Deriu, disse esponendo il parere di questa Commissione circa lo stato di previsione della spesa per il 1965. E se è vero che le cose ripetute giovano, devo dire anzitutto delle ferrovie concesse. Su una maggiore spesa di 5 miliardi e 206 milioni, le sovvenzioni e i sussidi alle concessionarie assorbono 2 miliardi.

L'onere a carico dello Stato, sempre teso verso traguardi più lontani, ripropone l'eterno problema della sorte di queste ferrovie concesse. Tutto l'argomentare che intorno ad esso si fa non trova una soluzione neppure verbale, neppure accademica. Perché non si dovrebbe adottare una definizione, una volta riconosciuta la convenienza? Sappiamo tutti noi che ci vuole del coraggio, ma occorrerebbe ormai imboccare la strada giusta indicata dall'esperienza delle gestioni commissariali governative istituite dallo Stato in sostituzione del privato imprenditore. Queste gestioni commissariali hanno dato indicazioni chiare ed interessanti; hanno dimostrato la convenienza di una eliminazione progressiva della industria privata. Si arriverebbe al duplice risultato dell'unificazione dei servizi ferroviari e della soddisfazione qualitativa ed uniforme della domanda pubblica.

L'argomento è talmente noto che ritengo di non dover spendere altre parole sul va-

lore positivo dell'operazione, sulla convenienza dell'abolizione di alcune linee e del potenziamento di altre, sulla sostituzione di altre ancora con autotrasporti.

Non mi dilungo neppure sul settore degli autotrasporti, delle autolinee e del traffico automobilistico, così sentito e così diffusamente dibattuto da riempire i pensieri e le preoccupazioni di tutti i cittadini. Semmai su questo argomento ritornerò nell'ultima parte, ponendolo di fronte ed in contrasto con l'argomento « Ferrovie dello Stato ».

Passando all'aviazione civile ritroviamo gli stessi problemi, insoluti e quindi le stesse osservazioni da fare.

Di fronte all'incremento meraviglioso del traffico aereo nel mondo, l'Italia è spinta a rafforzare gli impianti, ad estenderli, a potenziare le attrezzature più di quanto richiederebbero le sue esigenze interne. Ragioni geografiche pongono il nostro Paese al centro delle più importanti correnti di traffico aereo mondiale.

Le necessità primarie del settore degli aerotrasporti sono messe in rilievo nel piano quinquennale, che prevede per lo sviluppo degli aerotrasporti e dell'aviazione civile un investimento complessivo di 140 miliardi nel quinquennio. Il piano, ben è vero, non ha visto ancora l'inizio della sua applicazione; ma se è vero che esso risponde alle necessità reali dovrebbe almeno offrire l'indicazione, l'orientamento e l'ausilio per la ripartizione delle spese del bilancio.

Già per il 1965, di fronte alle esigenze enormi del settore (che si ripresentano puntuali ed accresciute al nostro esame), era stata richiesta la cifra di oltre 26 miliardi. La povertà del bilancio consentì di stanziare solo un terzo. Per il 1966, dell'aumento totale delle spese sull'esercizio precedente per 5 miliardi e 206 milioni, sono destinati soltanto 500 milioni alla costruzione dei nuovi aeroporti di Venezia e di Palermo ed all'esecuzione delle opere straordinarie agli aeroporti già aperti al traffico aereo civile, e soltanto 156 milioni all'acquisto, manutenzione noleggino ed esercizio dei mezzi di trasporto e di mezzi speciali dell'aviazione ci-

vile. Tutto qui. Non c'è da spendere molte parole per dire che i problemi fondamentali dell'aviazione civile non possono sperare di essere risolti così. Non voglio riferirmi qui ai traguardi del piano, che non sono compromessi dalle scarse possibilità dell'attuale bilancio, e spero non lo siano da situazioni congiunturali avverse nei futuri bilanci; voglio riferirmi ai bisogni particolarmente urgenti che attendono soddisfazione da qualche tempo.

Cito ad esempio l'adattamento dell'aeroporto di Fiumicino al traffico enormemente cresciuto, direi fino a saturazione, ed alla futura attività degli aerei supersonici prevista per il 1969-70 (esproprio di terreni, sistemazione idraulica, costruzione della terza pista, delle vie di rullaggio, dei piazzoli di parcheggio). Cito l'adattamento degli aeroporti militari aperti al traffico civile (Rimini, Napoli-Capodichino, Grosseto, Pisa, eccetera).

Cito le opere che sarebbe stato necessario attuare per il controllo del traffico, per l'assistenza a terra e per la sicurezza di volo; e cito in ultimo la necessità di attuare un piano organico per la formazione e l'addestramento del personale. E qui preannuncio la presentazione, da parte mia e di alcuni colleghi, di un ordine del giorno che riguarda appunto uno dei problemi fondamentali dell'aviazione civile, ossia la preparazione professionale dei piloti, che da noi sono poco numerosi. Sento già che a Brindisi si chiude la scuola di pilotaggio, non tanto per mancanza di personale, quanto per mancanza di fondi. Sino ad un certo punto ha egregiamente supplito la nostra società di bandiera, l'Alitalia, che tuttavia non può soddisfare tutte le ingenti necessità del traffico.

Un discorso a parte servirebbe per la creazione di una rete aeroportuale regionale che leghi tra loro le zone industriali, commerciali e turistiche in via di sviluppo, soprattutto nel Mezzogiorno.

È noto che il difetto non sta nella cattiva distribuzione della spesa per ignoranza dei problemi e dei bisogni. Ripeto, con la solita monotonia, che purtroppo la nostra Commissione, non per sua colpa, non ha

potuto fare quelle visite che erano necessarie per rendersi conto da vicino di quanto sta accadendo oggi, dello sviluppo poderoso che si sta verificando sia nel campo dell'aviazione civile, sia nel campo dei trasporti. Non si è potuto quindi prendere conoscenza diretta dei grandi problemi.

Ciò che è stato dettagliatamente detto nelle relazioni degli esercizi passati, e che io ho sommariamente richiamato, manifesta che l'insufficienza degli stanziamenti è dovuta alle difficoltà insormontabili del Tesoro. È la recessione, è la congiuntura pesante che non consente di attuare programmi di lavoro perchè la stasi sia breve e perchè un ciclo espansivo si ripresenti; fino a quando la parentesi recessiva durerà, di riflesso vedremo ridotti gli introiti tributari legati al volume degli affari, ai consumi familiari ed industriali.

Nelle condizioni attuali il Tesoro non è in grado di rispondere alle richieste delle pubbliche Amministrazioni nella misura da queste programmata; anzi è costretto a tagliare proprio le spese che più concorrerebbero alla ripresa dell'espansione produttiva: le spese elastiche, le spese cosiddette d'investimento, atteso che la rigidità delle altre poste non consente alcun taglio.

Il nostro esame, fin quando resta nell'ambito stretto del bilancio proprio del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, offre un qualche rifugio alla speranza di condizioni migliori non a lungo termine.

Il discorso diventa invece preoccupante quando penetra e spazia sul bilancio e sulla situazione dell'Amministrazione ferroviaria. A ben riflettere, io trovo alla base di quello che oggi appare un dissesto pauroso il mutato concetto di autonomia riferito all'Azienda ferroviaria, e l'espansione della componente sociale, che lo Stato nella sua dinamica tende ad estendere, per libera scelta politica.

Abbiamo letto l'esauriente relazione che è scaturita dal lavoro della Commissione per la riforma dell'Azienda. Vi si propongono alcune soluzioni. Io non entro nel merito, perchè è stato affidato al signor Ministro il compito di predisporre secondo un indirizzo politico la nuova impostazione dell'Azienda.

Voglio qui solamente rivolgere un appello al signor Ministro perchè faccia presto, altrimenti le Ferrovie saranno al fallimento.

Ieri, quando l'Azienda ferroviaria era attiva, così come era attiva (tanto per ragionare in parallelo) l'Azienda postale, il concetto di autonomia coincideva col concetto di autosufficienza. La socialità informava di sé i servizi nel senso, e nella misura, che essi dovessero essere resi a tutti i singoli, alle stesse condizioni, ad un prezzo individualmente determinabile e realizzabile e coincidente col costo. L'Azienda poteva, con la manovra della tariffa, provvedere all'auto-finanziamento ed esercitare un'azione calmieratrice sul mercato dei trasporti. L'autonomia era caratterizzata appunto dalla libertà di regolare il prezzo sulla situazione di mercato e sui fini istituzionali, condizionati solo all'equilibrio del bilancio. Oggi il grado di socialità attribuito politicamente ai servizi ferroviari è variato al punto che il costo del servizio non è remunerato dalla tariffa se non per metà, e deve per l'altra metà fare ricorso all'intervento del Tesoro. Affermo, senza la pretesa di dirlo con sufficiente competenza, che i prezzi dei servizi ferroviari hanno perso il carattere di tariffe per assumere quello di tasse, o per lo meno un carattere ibrido non definibile per ora, ma destinato a restare lontano dal primitivo concetto.

Ed in fondo tutta qui si appunta la polemica. All'Azienda ferroviaria si impongono oneri extra aziendali non compensabili nè compensati col prezzo, attesa la socialità degli oneri stessi affermata per determinazione politica; all'Azienda si impongono prezzi ridotti, prezzi politici per servizi altrimenti compensabili con tariffe; all'Azienda si impone, sempre per ragioni politiche, di tenere in piedi cinquemila chilometri di linee spaventosamente passive; all'Azienda si nega il compenso dei servizi imposti proprio da quella autorità politica che glieli impone. È una condanna *a priori*.

Questa è la causa del *deficit* e dell'inefficienza. L'argomentare ha invero una sua logica stringente; e dovrebbe, a prima impressione, esaurire la polemica. Senonchè dall'altra parte si controbatte con l'ar-

gomento della scarsa produttività, che sarebbe poi la stessa cosa che esuberanza di personale.

A questo punto un terzo interlocutore si fa avanti: il sindacato, o meglio i sindacati, chiamati in polemica da ogni attentato al contributo che i lavoratori danno all'efficienza ed alle fortune dell'Azienda.

La produttività dell'Azienda è scarsa, essi dicono, perchè i lavoratori non sono forniti di strumenti idonei e sono inquadrati in un'organizzazione produttiva superata, pesante, antiquata, macchinosa. Si riformi la struttura dell'Azienda e la produttività sarà adeguata ai fini da raggiungere.

Ognuna delle tre parti, così schematicamente presentate, ha una sua ragione, unilaterale, per se stessa valida, non infondata. Manca però un colloquio, un'intesa. Ed intanto il disavanzo trovasi a 222 miliardi e 240 milioni (131 miliardi in più dell'esercizio 1965). A formare questa ingente cifra concorrono gli interessi passivi, i debiti verso l'Erario e verso la Cassa depositi e prestiti, la diminuzione dei proventi del traffico stesso, la diminuzione di 30 miliardi nei rimborsi del Tesoro per oneri extra aziendali — rimborsi che sono stati limitati al solo primo semestre 1966 —, l'aumentata spesa per il personale (quasi 414 miliardi, con un aumento del 21 per cento sul 1964) e tante altre partite minori che si possono agevolmente vedere nella nota preliminare.

Quali i rimedi da adottare? Non certo l'aumento delle tariffe, sconsigliabile nella maniera più assoluta nel momento in cui i proventi del traffico recedono. Non svelo alcun mistero se affermo che si è dibattuto anche questo in seno alla Commissione per la riforma: si aumentano le tariffe e diminuisce il traffico su tutti i settori. Non ulteriori tagli alle somme destinate al rinnovamento tecnico ed alla manutenzione, che aumenterebbero l'inefficienza e porterebbero l'esecuzione dei servizi al di sotto del limite di sicurezza; non l'indennizzo completo degli oneri sociali, perchè le possibilità del Tesoro sono scarse; non la ristrutturazione della rete (che ha dimensioni sproporzionate ai compiti, perchè i rami secchi devono comunque seguitare a macinare chi-

lometri e risorse!); non la diminuzione della spesa per il personale lanciata per legge verso più ambiziosi traguardi.

Eppure una via d'uscita ci deve essere. Io non sono pessimista al riguardo, ed affermo non solo la possibilità di una soluzione (che si impone per la forza delle cose), ma anche la possibilità di una soluzione a breve scadenza. Bisogna porre mano urgentemente alla riforma: non si può lasciare l'Azienda nella sua attuale situazione.

In fondo, l'autorità politica non può irrigidirsi su posizioni create responsabilmente da essa stessa. Riconosce all'Azienda ferroviaria uno spiccato grado di socialità, quale non le riconosceva in passato, e le impone quindi oneri extra aziendali rilevanti. Non può per coerenza allontanare dalla comunità tutta intera il peso di questi oneri, ma deve trarre le conseguenze dei suoi provvedimenti, intervenendo con sovvenzioni del Tesoro. Il metodo dell'indebitamento progressivo (si pensi ai 402 miliardi di accensione di prestiti previsti per il 1966) non risolve il problema, ma lo aggrava e getta confusione nella gestione del pubblico denaro.

La classe dirigente deve affrontare con coraggio le conseguenze di questa impronta di socialità riconosciuta all'Azienda ferroviaria; giacchè il problema non riguarda soltanto l'Azienda ferroviaria ed i singoli utenti, ma la generalità dei cittadini come tale, e va risolto nell'ambito dell'intervento globale dell'economia e della programmazione generale. Abbiamo infatti visto che nel piano quinquennale è stanziata una somma notevole appunto per l'ammodernamento delle Ferrovie.

Non ha senso dire che le Ferrovie sono passive; perchè le Ferrovie sono lo Stato e non più un'azienda industriale autonoma gestita con criteri privatistici autofinanziatesi con la manovra del prezzo e dei costi dei servizi.

Ciò non vuol dire che si possa prescindere — è scontato — da una gestione improntata a criteri economici e tecnici. Ed ecco allora la necessità di impostare una politica dei trasporti; di ristrutturare l'Azienda con una pronta e seria riforma; e di affrontare



il problema della quantità, della qualità, della preparazione, della buona distribuzione del personale.

Il primo ed il più grave dei difetti è stato ed è la mancanza di una politica dei trasporti, nel senso di condotta tesa a programmare, a coordinare e ad ordinare tutta l'attività del settore. Siamo ancora oggi a riproporre il problema: strada o ferrovia? strada o rotaia?

La soluzione non può evidentemente essere radicale, anche perchè la domanda ha del dilemma solo la forma. C'è la misura ottima, la cui ricerca dev'essere costante, attesa la mutabilità del mercato. Attualmente la ferrovia opera con vantaggio nelle grandi comunicazioni, mentre gli autotrasporti operano meglio sui percorsi medi e brevi. Occorre non favorire rovinose condizioni di concorrenza, anzi reprimerle, e coordinare tutta l'attività del settore.

Gli effetti della recessione economica si sono fatti sentire di più nelle ferrovie, che non hanno reagito così come ha fatto il settore privato, riorganizzandosi, concentrando gli sforzi, aggredendo addirittura il mercato sì da far prevedere che anche col ritorno della fase economica espansiva il vantaggio conseguito dai trasportatori privati a scapito della ferrovia possa stabilizzarsi.

C'è chi, ispirandosi a diversa dottrina politica, ritiene essere un bene che le imprese di trasporto, pubbliche e private, operino in libertà ed in concorrenza. La ferrovia, per non soccombere, sarebbe costretta ad adottare criteri di gestione industriale. Ma, dal momento che lo Stato, oggetto io, ha assunto il compito di gestire i trasporti per ragioni di ordine sociale ed economico generale, ha l'obbligo di sottrarli al giuoco della speculazione, al disordine ed alla concorrenza sfrenata. Deve coordinare le attività adeguando le ferrovie alla dinamica del trasporto su strada, in maniera da assicurare la convenienza economica delle due branche. Occorre quindi fissare le dimensioni dell'Azienda ferroviaria ed in questo quadro rinnovarla.

Sono necessari i dodicimila chilometri di ferrovia? Gli esperti dicono che ne bastereb-

bero settemila per i bisogni del Paese. I rami secchi devono essere tagliati a favore degli autotrasporti...

**C O R B E L L I N I.** Io sono un esperto in materia, ed ho i miei dubbi in proposito. I rami secchi possono rinverdire.

**G I A N C A N E , relatore.** Terrò doverosamente conto delle sue osservazioni, senatore Corbellini.

Come dicevo, i rami secchi devono essere tagliati a favore degli autotrasporti; ma contemporaneamente deve essere frenata la diffusione dell'autostrada, specialmente dove la sua utilizzazione può svolgersi a detrimento del servizio ferroviario, senza per questo apportare vantaggi che compensino le perdite dell'azienda ferroviaria, ad esempio nelle grandi comunicazioni.

Naturalmente, devono restare fermi i programmi dei quali parlerò in seguito per lo sviluppo dell'autostrada nel Mezzogiorno. Però debbo osservare che si stanno costruendo autostrade di pochi chilometri, mentre si trascurano i programmi a grande raggio, come l'autostrada adriatica, l'autostrada del Basentano e la parte meridionale dell'autostrada del sole, che è in programma.

**C R O L L A L A N Z A .** Queste sue parole riproducono il contrasto tra la concezione del partito del relatore con le esigenze che egli sente come meridionale.

**G I A N C A N E , relatore.** L'altro punto dolente è l'arretratezza tecnica dell'azienda ferroviaria. A questo proposito, senatore Corbellini, citerò solamente un episodio, per uscire un poco da questa relazione pessimistica; ma dal pessimismo possiamo risalire verso migliori prospettive.

Due giorni fa, passeggiando di sera, ho incontrato un cittadino che dopo 50 anni è tornato per la prima volta a Taranto dagli Stati Uniti d'America ed ha visto questa città che si espande paurosamente con le sue ciminiere, il processo di industrializzazione e di meccanizzazione; ha visto una città in espansione urbanistica poderosa, però mi ha fatto un'osservazione: ha detto di

aver trovato le attrezzature ferroviarie e la stazione tali e quali le aveva lasciate cinquanta anni prima.

Questa è la realtà del Mezzogiorno. Dopo cinquanta anni le stesse attrezzature ferroviarie, mentre il mondo avanza. Lei, onorevole Ministro, è un meridionale e conosce le nostre città; quindi sa quale è la loro situazione.

**J E R V O L I N O**, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Mi consenta di interromperla per dire che se intende riferirsi alle strutture dell'armamento, sono pienamente d'accordo che bisognerebbe migliorarle; non sono d'accordo, invece, se intende riferirsi alla struttura dei fabbricati viaggiatori. In proposito, anzi, sono decisamente contrario, incominciando da ciò che si riferisce alla mia città di Napoli, per la quale mi ribellai quando appresi che occorrevano ben sei miliardi per la costruzione di un nuovo fabbricato viaggiatori.

**G I A N C A N E**, *relatore*. Non intendo riferirmi ai fabbricati, ma alle attrezzature. (*Interruzione del senatore Genco*).

Quando per fare un tragitto di 85 chilometri un cittadino deve impiegare due ore e 55 minuti, mi domando come sia possibile dare la propria preferenza alle ferrovie e non all'automobile. In questo modo favoriamo indirettamente l'autotrasporto. Oggi, per esempio, si parla di un'autostrada Taranto-Bari. Ma vi sembra una cosa logica e conveniente parlare di questo quando abbiamo invece da potenziare le ferrovie e cercare di sfruttare la bellissima strada esistente rendendola agevole con alcune rettifiche?

Nella più larga accezione l'arretratezza tecnica può comprendere anche i difetti strutturali, l'organizzazione difettosa, vecchia, concepita in momenti in cui il mondo dell'economia aveva tutt'altra base e tutt'altro sviluppo. L'usura tecnica ha ormai raggiunto i limiti di tollerabilità. Ed ecco perchè non possiamo ritenere sufficienti le somme destinate a spese di investimento.

Nelle condizioni di rigidità del bilancio, alle quali ho accennato sopra, per ridurre il deficit si è tagliato proprio dove meno si

doveva: sulle spese di manutenzione e di rinnovamento.

Con 94 miliardi per la manutenzione e 39 miliardi per i rinnovamenti siamo fuori della realtà. Qui entra in giuoco la regolarità del servizio, la difesa del valore patrimoniale, tutta l'efficienza in una parola, e, quel che più preoccupa, la sicurezza.

E perciò la rigidità del bilancio può solo spiegare la freddezza di una operazione contabile, ma non giustificare atteggiamenti agnostici di fronte al pericolo. Non si deve, in futuro, ragionare su questi argomenti in termini ragionieristici. Se siamo di fronte a servizi sociali lo Stato deve preoccuparsi di renderli nelle condizioni di sicurezza, costi quel che costi, e deve intervenire integrando il bilancio con i fondi del Tesoro, cioè con i proventi tributari.

Ci si attende il toccasana dalla riforma. Se ne parla tanto come se i suoi frutti stessero a portata di mano, e se ne parla tanto che il suo contenuto assume significato e toni diversi a seconda della parte interessata.

C'è stata una tavola rotonda in proposito e gli esperti hanno dato un giudizio positivo sull'impostazione che si vuole dare all'azienda e sulla struttura del personale; però siamo ancora molto lontani.

Noi stiamo discutendo un bilancio che rispecchia una realtà attuale e dobbiamo cercare di sforzarci di predisporre le basi per quello che si vuole attuare, per le nuove strutture delle ferrovie.

Non è detto, a mio avviso, che la riforma strutturale comporti aumenti di salari.

Anzi, essendo lo scopo precipuo della riforma l'aumento della produttività e la riduzione del deficit, una maggiore spesa per il personale sarebbe una remora al raggiungimento di quello scopo, almeno fino a quando il deficit non sia rientrato in limiti sopportabili e la produttività non registri incrementi sostanziosi.

Ora, si è discusso lungamente su questo punto e sono lieto che i rappresentanti sindacali si siano messi attorno ad un tavolo per discutere anche questi problemi, perchè una programmazione non può essere fatta contro e al di fuori dei sindacati. Questi pa-

re che abbiano raggiunto un accordo, ed è necessario che essi portino alla « base » queste necessità perchè la « base » deve sapere che senza un nuovo tipo di collaborazione e senza una nuova strutturazione dell'azienda non ci può essere nemmeno benessere per i dipendenti.

Senza dubbio l'ordinamento del personale deve essere riformato ed adattato alle esigenze della rinnovata azienda, senza dubbio la distribuzione del personale va fatta con criteri lontani da clientelismo, senza dubbio la qualità e la preparazione professionale devono avere il giusto compenso e la giusta attenzione, ma ciò non implica necessariamente un aumento delle retribuzioni. Gli aumenti salariali, a mio giudizio, vanno risolti perequativamente e nel quadro generale della spesa per tutti i pubblici dipendenti, almeno fino a quando l'azienda sarà statale. Le rivendicazioni settoriali ed aziendali chiuse a considerazioni che riguardano la collettività si risolvono in odiose posizioni di privilegio, fonti a loro volta di insoddisfazioni e di atteggiamenti rivendicativi a catena, avulsi dalla realtà della produzione e dalla realtà dei bisogni.

Onorevoli colleghi, mi sono dilungato su considerazioni di carattere generale, ritenendo note le situazioni particolari del settore trasporti.

Mi avvio alla conclusione, riaffermando la necessità di un'intesa fra le autorità politiche, governative, amministrative e sindacali, convinto come sono che basti puntualizzare il problema in un franco colloquio per trovarne la soluzione.

Il Governo determini pure il grado di socialità dell'Azienda, ma sia coerente nel determinarne il costo; l'Amministrazione ferroviaria rappresenti le necessità dell'Azienda ed adoperi i criteri più efficienti di conduzione economica, respingendo le aggressioni e gli attentati alla sua competenza; i sindacati curino di informare la base sui problemi di produzione e sulle difficoltà del momento.

Il bilancio per il 1966 presenta tra le righe la mancanza di questa intesa.

Cure più gravi occupano senz'altro le autorità politiche e di governo, e le dispo-

bilità del Tesoro non hanno consentito di fare di più e meglio.

Il bilancio, essendo il frutto di uno stato di necessità, si presenta a noi con tutte le attenuanti per essere approvato; rappresenta pur sempre lo sforzo massimo esprimibile dallo Stato nella difficile congiuntura.

Io sono sicuro che dalla discussione usciranno tutti i suggerimenti utili a concepire ed a realizzare in breve un'Azienda ferroviaria rinnovata sotto tutti gli aspetti, operante armonicamente in un sistema produttivo con tutto il settore delle attività di trasporto.

**P R E S I D E N T E .** Vorrei pregare il senatore Giancane di completare la sua esposizione, leggendo l'ordine del giorno di cui ha preannunciato la presentazione.

**G I A N C A N E , relatore.** L'ordine del giorno reca la firma del senatore Zannini e la mia. Ne leggo innanzitutto la premessa illustrativa.

L'organo statale responsabile dell'aviazione civile deve tenere ben presente la necessità di curare al dovuto livello la preparazione e l'addestramento di piloti e di ufficiali di rotta. Tale necessità impone la risoluzione di problemi vasti e complessi concernenti il potenziamento delle scuole di pilotaggio e l'avvio di ogni altra iniziativa che concorra all'indispensabile qualificazione del personale.

L'attuale situazione del personale di volo per l'aviazione civile è caratterizzata da uno stato di grave carenza, pregiudizievole ad ogni iniziativa intesa a dare un qualsiasi impulso allo sviluppo dei traffici aerei; pertanto è necessario potenziare le scuole di pilotaggio nei loro vari livelli onde evitare, tra l'altro, l'inconveniente di dover ricorrere all'ingaggio di piloti stranieri. Tale situazione di crisi non si limita solo al personale di volo ma investe ogni settore di specializzazione: tecnici, specialisti in volo e a terra, direttori di aeroporto, assistenti al traffico. Per soddisfare le necessità immediate e più urgenti si rende necessario l'invio all'estero di piloti, ispettori di volo e direttori di aeroporto, per frequentare ap-

positi corsi sperimentali per la formazione e l'addestramento; occorrerà inoltre curare lo svolgimento di conferenze informative, nonché di corsi di aggiornamento.

Con decreto del Presidente della Repubblica 5 giugno 1964, n. 567, che istituisce i ruoli organici del personale dell'Ispettorato generale dell'aviazione civile, è stato istituito il ruolo degli ispettori di volo, per un totale di undici unità. Si tratta di personale altamente specializzato e qualificato, che deve controllare la preparazione ed il mantenimento delle capacità professionali di tutti i piloti, da quelli di linea a quelli destinati ai trasporti non regolari di persone e cose, dai piloti dell'aviazione generale a quelli del turismo aereo. Sono quindi necessari elementi di alta preparazione che debbono costantemente mantenere e migliorare le loro qualità professionali, specie per ciò che si riferisce ai velivoli di tipo più moderno e di più elevate caratteristiche. Tale elevata preparazione non potrà essere, si prevede, mantenuta e migliorata in Italia, per mancanza di scuole a ciò esclusivamente destinate. Si dovrà ricorrere, almeno in un primo tempo, ad enti stranieri. Ed è necessario fare ciò già da quest'anno.

Si propone quindi di istituire nel bilancio un nuovo capitolo « Spese per l'addestramento e l'abilitazione degli ispettori di volo dell'Ispettorato generale dell'aviazione civile, in Italia e all'estero »: lo stanziamento che si propone di destinare per questo scopo è di lire 40 milioni.

Tale somma potrebbe essere stornata dal capitolo 5173, che è dotato attualmente di lire 100 milioni.

**PRESIDENTE.** In verità, mi sembra che quello illustrato dal senatore Giancane non sia un ordine del giorno ma, piuttosto, una proposta di emendamento alla tabella in esame. Comunque sia, lo esamineremo a suo tempo.

È iscritto a parlare il senatore Crollalanza, che svolgerà, nel suo intervento, i seguenti ordini del giorno:

Il Senato,

considerato il crescente sviluppo della economia pugliese, in seguito anche all'in-

stallazione, nella regione, di importanti complessi industriali,

invita il Governo a potenziare adeguatamente la rete ed i servizi ferroviari dello Stato, interessanti la suddetta area, provvedendo, nel quadro delle attività del Piano decennale, in modo particolare:

1) a raddoppiare il binario sulle tratte Bari-Lecce e Foggia-Caserta;

2) a rettificare ed ammodernare il tronco Bari-Taranto;

3) ad assicurare, nei luoghi di maggiore produzione ortofrutticola, scorte adeguate di carri refrigeranti per l'impulso di tale produzione sui mercati nazionali ed esteri.

Il Senato

invita il Governo a non ritardare ulteriormente l'inizio dei lavori di potenziamento e ammodernamento dell'aeroporto di Bari, per i quali sono assicurati da tempo i finanziamenti da parte della Cassa per il Mezzogiorno.

Il Senato,

considerati i rapporti economici esistenti tra la Puglia, la Lombardia e la Sicilia, nonché le possibilità di sviluppo turistico che gli istituiti traghetti tra Bari, Dubrovnik ed Antivari, delineano in maniera quanto mai promettente tra le suddette regioni,

invita il Governo a realizzare la più volte sollecitata linea aerea tra Catania, Bari e Milano.

**CROLLALANZA.** Dobbiamo certo apprezzare il lavoro al quale si è sottoposto il senatore Giancane nel redigere la relazione che ha letto testè alla Commissione, nella quale vi sono affermazioni coraggiose, che potremmo anche sottoscrivere, e che sembrerebbero dettate da esponenti dell'opposizione, ma vi sono anche affermazioni sulle quali io farei delle riserve. Nel complesso, si potrebbe definire una relazione a sfondo critico; senonchè, alla fine, evidentemente influenzato dalla posizione di appartenente ad un partito che fa parte della maggioranza, il relatore ha

trovato il modo di giustificare molte cose. Ha giustificato, per esempio, la resistenza del Tesoro di fronte alle esigenze delle ferrovie, trascurando di far presente che ciò non si è verificato per altre esigenze meno importanti.

Ciò premesso, dichiaro che non ritengo di intervenire in questa sede nella discussione generale sullo stato di previsione della spesa, perchè mi riservo di farlo in Aula; tanto più che la procedura che è stata fissata per l'approvazione del bilancio dello Stato, mentre crea spesso dei duplicati nelle discussioni, determina delle remore nella discussione stessa per i tempi che sono accordati, per cui è inutile che perdiamo tempo in questa sede, per poi ripetere le stesse cose più o meno ampliate in Aula. Mi limito pertanto ad illustrare due tra gli ordini del giorno che ho presentato.

Il primo ordine del giorno che il Presidente vi ha testè letto mi sembra di per sé chiaro. Comunque, voglio far presente che le giustificazioni che sono state date in passato per quanto si riferisce al mancato raddoppio del binario sui percorsi Bari-Lecce e Foggia-Caserta, a mio modo di vedere, non hanno più ragione d'essere.

In passato si è detto che il piano decennale non contenendo adeguati fondi a disposizione, l'Amministrazione delle ferrovie doveva preoccuparsi di provvedere innanzi tutto alle esigenze più urgenti, e quindi al rafforzamento degli attuali binari ed all'ammodernamento degli impianti fissi; ma, da quando si sono fatte queste affermazioni ad oggi, si è determinato un fatto nuovo, cioè si è sviluppata l'industrializzazione nella regione pugliese con complessi di notevole portata, quali l'impianto siderurgico ed il cementificio di Taranto, la Shell-Montecatini di Brindisi, il gruppo delle industrie della Breda a Bari, l'impianto petrolchimico di Ferrandina; attività tutte, queste, che determinano l'intensificazione dei traffici sulle linee adriatica, jonica e sulla Bari-Taranto.

Non si può, dunque, più ignorare che ormai è in atto un'attività industriale di notevole portata, che si è aggiunta all'incremento economico naturale della regione puglie-

se, la quale, fra le zone depresse, è quella in fase di maggiore sviluppo. Con il triangolo Bari-Taranto-Brindisi, essa è oggi, nel Mezzogiorno, ciò che è il triangolo Genova-Milano-Torino, nell'Italia del nord.

E allora, onorevole Ministro, la richiesta del raddoppio del binario sul tratto Bari-Lecce risponde effettivamente ad una logica esigenza, così come la richiesta di una radicale modifica di tracciato e di un potenziamento dell'attuale linea Bari-Taranto, che presenta un andamento vizioso, tortuoso, che esclude ogni possibilità di un traffico veloce e agevole, come è richiesto dalla situazione.

Per quanto riguarda poi il problema dei carri refrigeranti, non mi sembra vi sia alcunchè da aggiungere alla chiarezza della richiesta, per cui ho fiducia che l'onorevole Ministro vorrà prendere nella migliore considerazione il mio ordine del giorno.

C'è un altro ordine del giorno, brevissimo, che riguarda l'aeroporto di Bari. Esso è del seguente tenore: « Il Senato della Repubblica invita il Governo a non ritardare ulteriormente l'inizio dei lavori di potenziamento (si tratta del prolungamento della pista e della creazione della stazione) e ammodernamento dell'aeroporto di Bari, per i quali sono assicurati da tempo i finanziamenti da parte della Cassa per il Mezzogiorno ».

Vi sono infatti i fondi a disposizione da 2 o 3 anni, ma ancora non sono stati iniziati i lavori. È vero che sono sorte delle difficoltà perchè il primitivo progetto, per quanto si riferiva al prolungamento della pista, prevedeva un andamento vizioso, ma mi risulta che successivamente il problema è stato ristudiato ed affrontato con criteri di maggior rispondenza dal punto di vista tecnico e anche da quello delle servitù, dato che l'aeroporto è proprio a ridosso del quartiere CEP e della zona industriale. Non si comprende quindi la ragione dell'ulteriore ritardo nell'impegnare la cifra di oltre un miliardo di lire, che è stata messa a disposizione del Ministero dei trasporti, da parte della Cassa per il Mezzogiorno.

Non ho altro da aggiungere e mi riservo di intrattenere l'onorevole Ministro in Aula, quando lo stato di previsione della spesa

sarà discusso, sia in ordine ai problemi delle Ferrovie dello Stato che a quelli delle linee date in concessione.

Z A N N I N I . Signor Presidente, la ringrazio prima di tutto per la cortesia di avermi accolto in seno a questa nobile Commissione. Condivido in pieno ciò che ha detto il relatore, senatore Giancane, circa la parte dell'aviazione civile: mi limito soltanto a questo argomento, perchè ho avuto occasione di occuparmene. La questione degli ispettori di volo è di tale importanza che credo tutti si sia d'accordo e non occorra spendere altre parole per illustrarla; ecco perchè mi sono permesso di sottoscrivere l'ordine del giorno di cui ha dato lettura il relatore. Peraltro, più che di un ordine del giorno io vorrei precisare che si tratta della formale richiesta di un nuovo capitolo di spesa, per cui ritengo si debba definirlo una proposta di emendamento, sulla cui opportunità richiamo l'attenzione e la considerazione dell'onorevole Presidente, dell'onorevole Ministro e degli onorevoli colleghi, chiedendo loro di accoglierla.

P R E S I D E N T E . Abbiamo la bontà, allora, di redigerlo sotto forma di emendamento.

G I A N C A N E , *relatore*. Sto provvedendo.

P R E S I D E N T E . Il senatore Massobrio svolgerà, nel suo intervento, il seguente ordine del giorno, firmato anche dal senatore Veronesi:

Il Senato,

preso atto che il Comitato per la riforma dell'Azienda ferroviaria dello Stato, superando i limiti della propria competenza, ha manifestato alcuni indirizzi che investono non solo la riforma delle ferrovie, ma tutta la politica interna dei trasporti merci;

rilevato che questi indirizzi consistono sostanzialmente nell'operare una diversa ripartizione del traffico fra rotaia e strada, orientando verso la prima il traffico pesante e a lunga distanza e verso la seconda gli

altri tipi di traffico, nonchè in altre misure costrittive dell'autotrasporto;

considerato che tale ripartizione costituisce una artificiosa distorsione del traffico, la quale si risolve in un danno per l'economia in quanto l'utenza viene privata del diritto di scegliersi il mezzo di trasporto più idoneo per le proprie necessità;

considerato che l'interesse del singolo utente, quando le sue scelte non vengano falsate da misure discriminatorie e se i prezzi di trasporto riflettono effettivi costi di esercizio, viene ad identificarsi con quello della collettività,

impegna il Governo a procedere al risanamento dell'Azienda ferroviaria attraverso un processo di rinnovamento, sia strutturale che funzionale all'interno della stessa, senza provocare turbamenti sul mercato dei trasporti, che si ripercuoterebbero pregiudizievolemente sull'economia italiana in un momento di particolare, difficile congiuntura;

impegna altresì il Governo a intraprendere un'azione perchè l'Azienda ferroviaria possa godere di una più ampia autonomia operativa per metterla in condizione di raggiungere una maggiore responsabilità imprenditoriale, onde consentirle di adeguare il livello della sua produttività.

M A S S O B R I O . Qualche breve considerazione su questo ordine del giorno. Do atto che il Ministro dei trasporti — e con esso la Commissione preposta alla riorganizzazione o alla riforma dei trasporti — è impegnato a risolvere i problemi che angustiano veramente la organizzazione dei trasporti su scala nazionale. Il relatore su di essi si è soffermato abbondantemente, presentando peraltro la situazione in termini allarmistici. Non è una considerazione negativa che intendo fare sulla relazione del senatore Giancane, sulla quale sono in linea di massima d'accordo; soltanto mi sembra che egli sia andato un po' al di là, con il suo pessimismo, di quanto la situazione non richieda. Sono convinto che si possa porre rimedio a detta situazione, che indubbiamente è grave ma non deve indurci a ritenere che non possa essere risolta. Il

mio ordine del giorno si richiama ai due settori principali dei trasporti: rotaia e strada. Sappiamo qual'è la situazione dell'Azienda ferroviaria: cioè lo stato di passività, e il costo delle operazioni di trasporto. Sappiamo della concorrenza fra rotaia e strada. Sappiamo che le iniziative private sono basate su altre strutture organizzative, che spesso comportano minor costo di esercizio. Queste sono le ragioni che inducono spesso l'utente a ricorrere al trasporto via strada.

Prendendo da ciò lo spunto, desidero sottolineare che per migliorare la situazione dei trasporti occorre in modo assoluto rivedere la parte organizzativa, che va affrontata anzitutto limitando la spesa. Ovviamente, tutto ciò sarà o è già argomento di studio, che dovrà portare, oltre che alla riduzione delle spese, ad offrire all'utente un servizio migliore. Si dirà che ciò non è facile da realizzare; tuttavia è questo il punto base sul quale dobbiamo orientare la nostra attenzione. Infatti, l'utenza spesso è indotta a optare per i trasporti stradali, con le conseguenze che tutti conosciamo per l'Azienda ferroviaria. A questo problema occorre perciò dare una soluzione atta a stimolare l'utenza a ricorrere ai trasporti ferroviari a condizioni non dico di concorrenza, ma almeno pari a quelle praticate dalle aziende private.

Non mi dilungo oltre sul problema, in quanto su di esso interverrò nuovamente in Aula. Invito solo il Governo a considerare l'opportunità di ridurre le spese che gravano sullo Stato, per tutto ciò che attiene ai trasporti, se si vuole realmente porre termine allo stato di disagio in cui si trova il Ministero dei trasporti. Grazie.

F A B R E T T I . Signor Presidente: io mi scuso con lei, con l'onorevole Ministro e con l'onorevole Sottosegretario per il ritardo con cui sono intervenuto alla seduta della Commissione; e mi scuso con il senatore Giancane per non essere stato in grado di ascoltare la sua interessante relazione. Ma proprio questo ritardo — causato dal fatto che, se si vuole arrivare a Roma per le 9 del mattino, bisogna partire da Ancona il giorno prima — mi dà modo di fare alcune considerazioni sul problema dei traspor-

ti aerei (sugli aspetti generali dell'argomento in discussione oggi, parlerà il collega Giacomo Ferrari), ed in particolare su una vicenda della quale mi interessai attraverso un'interrogazione presentata fin dall'inizio del febbraio scorso, e per la quale purtroppo — in violazione delle norme del Regolamento del Senato — non ho ancora avuto dal Ministro risposta adeguata. Essa riguarda la vicenda dell'« Itavia », una società di navigazione aerea privata (largamente sovvenzionata dagli enti locali, comuni e provincie, di Ancona, Forlì, Bologna, Treviso, Pescara), che all'improvviso, alla fine dello scorso anno, pur avendo incassato fior di milioni di contributi dagli enti locali, sospese il servizio senza informarne nè le Amministrazioni locali interessate nè la pubblica opinione. Presentai l'interrogazione per conoscere il pensiero del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, per sapere che cosa intendesse fare di fronte a un simile modo di comportarsi. Ho saputo adesso che l'« Itavia » ha ripristinato il servizio.

J E R V O L I N O , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Interrogazione con richiesta di risposta scritta o di risposta orale in Assemblea? Perchè le risposte scritte le ho esaurite tutte, non ne ho alcuna giacente. Per il doveroso rispetto che ho verso i colleghi, ho l'abitudine di rispondere non oltre il trentesimo giorno. Dopo trenta giorni faccio una verifica e se c'è qualche risposta da dare provvedo subito. Se invece si tratta di interrogazione con risposta in Assemblea, non dipende da me ma dalla Presidenza del Senato il porla all'ordine del giorno.

F A B R E T T I . Non so se sia scritta o orale, fatto sta che sono sette mesi e mezzo che aspetto una risposta.

C R O L L A L A N Z A . È perfettamente inutile presentare interrogazioni con risposta orale, perchè ci vuole almeno un anno prima che siano discusse.

F A B R E T T I . Comunque, ora vorrei sapere dall'onorevole Ministro, visto che la « Itavia » ha ripreso l'attività, continuando

a riscuotere contributi anche dal Ministero, quali garanzie vi siano che la Società non riporterà quanto ha fatto alla fine dello scorso anno, nonchè sulla sicurezza del materiale usato, essendoci stata una polemica circa gli aerei e la loro sicurezza di volo.

JERVOLINO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Per quanto riguarda il materiale usato, si può essere più che tranquilli.

FABRETTI. E per il resto? Quali garanzie si hanno circa l'espletamento del servizio in modo efficiente; e quali circa il rispetto degli obblighi derivanti dal fatto di ricevere sovvenzioni da enti locali?

CROLLALANZA. Io chiederei anche quali garanzie tecniche vi siano.

FABRETTI. Certo: garanzie tecniche, organizzative, amministrative. Ve ne sono? E quali?

Vi è poi un altro problema — e qui mi collego a quanto detto dal senatore Crollanza — riguardante la urgente necessità di aiutare l'Italia centrale a uscire dalla condizione di zona depressa. Vi sono infatti settori economicamente depressi: le Marche per esempio sono considerate tali nel nuovo progetto programmatico; se non tutta la regione, perchè pare ne resti esclusa Pesaro, certo gran parte di essa è considerata zona depressa. Ebbene, questa zona non solo è mal servita dalla rete stradale — speriamo si possa iniziare in proposito la famosa autostrada del versante adriatico, migliorando la rete in senso longitudinale — ma vi è tutto un grosso problema da risolvere che riguarda i servizi su strada e su ferrovia sia nel senso orizzontale che in quello trasversale.

Ora, non solo la linea di Pescara, ma anche quella più centrale, che collega località industriali di primissima importanza come Fabriano, Foligno, Terni, è ancora una linea con un solo binario, per cui occorrono cinque ore in media per andare da Ancona a Roma.

Io mi rendo conto che il raddoppio di una linea che attraversa due zone dell'Appennino

comporta una spesa notevole. Ma si tratta di un'opera che si rivela sempre più indispensabile, se si vuole contribuire, attraverso i servizi di trasporto pubblici, a far sì che lo sviluppo economico di queste zone agricole e industriali sia intensificato e che l'Italia dell'Adriatico e l'Italia del Tirreno, che ora rimangono divise con grave danno economico, siano efficientemente collegate.

Mi rendo conto — ripeto — della spesa che una simile opera comporterà, ma ritengo che il Ministero debba affrontarla, sia pure con gradualità. Si tratta, d'altronde, di circa 200 chilometri, in quanto da Orte a Roma il binario è già doppio. E si potrebbe cominciare a predisporre un progetto di lavori per i tratti pianeggianti, per esempio quello che da Falconara va a Serra San Quirico, che è di soli 50 chilometri e quello della piana che va da Foligno a Spoleto ed oltre. In questo modo si snellirebbe il servizio, sia per le merci che per i passeggeri, con evidente vantaggio di tutti.

Ho avuto già modo in altra occasione di prospettare il problema in questa Commissione. Ma non ho mai avuto risposta.

Desidererei pertanto conoscere il pensiero del Ministro dei trasporti in proposito, per sapere se è nelle intenzioni del Ministero di prendere nella giusta considerazione il problema del raddoppio della linea Ancona-Roma.

CORBELLINI. Sarebbe da chiedere come mai, essendo già stato acquistato il terreno per il raddoppio, e da parecchio tempo, il binario ancora non c'è.

CROLLALANZA. Anche sulla linea Bari-Lecce il terreno è stato comperato, nientemeno quando è stata istituita la ferrovia adriatica.

CORBELLINI. Per il tratto Ancona-San Benedetto del Tronto il terreno fu pagato 2 soldi al metro quadro. Così, almeno, mi diceva mio padre.

DE UNTERRICHTER. Io ritengo che la relazione di maggioranza dovrebbe esprimere il pensiero della maggioranza del-



la Commissione. Il relatore dovrebbe sforzarsi di temperare le sue opinioni personali, quando manifestamente esse non siano condivise.

Ora, io penso che si dovrebbe pregare il collega relatore di essere magari un po' più prudente in certe sue affermazioni, e questo non per porgli dei limiti nel suo diritto di critica, ma perchè è assolutamente necessario che egli esprima il parere della maggioranza. Il senatore Giancane è sceso in dettagli che io non posso assolutamente condividere, nè sul piano tecnico nè su quello politico. Egli dice, per esempio, che non si deve fare l'autostrada Bari-Taranto. Io penso che il collega dimentichi che c'è una rete autostradale in costruzione e che questa rete arriverà dal nord d'Italia fino a Bari ed oltre. E io domando: perchè si dovrebbe mortificare un centro come Taranto, escludendolo dalle comunicazioni autostradali?

Comunque, in proposito bisogna tener presente che ciascun mezzo di trasporto ha un *optimum* di impiego, ha dei limiti, al di sopra dei quali non può andare. Noi parliamo di trasporti ferroviari, ma dimentichiamo che tali trasporti richiedono operazioni di scarico e carico alla partenza e di scarico dal treno e carico su un mezzo che porti la merce a destinazione all'arrivo. Questo accade nove volte su dieci. Nel Trentino c'è una produzione fortissima di calce idraulica, ma questa non può essere spedita per ferrovia nè a Verona, nè a Mantova, nè a Modena, nè a Bologna. Non lo potrebbe nemmeno se le Ferrovie si impegnassero a concedere il trasporto gratuito. Le spese di trasporto dalla fornace alla stazione e dalla stazione al cantiere, con continui trasbordi, superano di gran lunga quelle per il trasporto automobilistico dalla fornace al cantiere.

Bisogna dunque convenire che il trasporto su strada, per certi percorsi, è più conveniente. Non si può tendere al risanamento del bilancio delle Ferrovie soltanto con la limitazione del naturale sviluppo dei trasporti autostradali.

Ad ogni modo, concludo pregando la Presidenza che ci si dia la possibilità di leggere la relazione del senatore Giancane. Ed insisto sulla necessità che tale relazione rappre-

senti il parere della maggioranza, mitigando, se necessario, qualche affermazione non condivisa dalla maggioranza stessa.

**PRESIDENTE.** Vorrei far presente che se sospendiamo ora i nostri lavori per consentire che la relazione possa essere stampata e distribuita a tutti i Commissari, perderemo certamente due o tre giorni.

Ora, io convengo con l'osservazione fatta dal senatore De Unterrichter: la relazione Giancane è un lavoro prezioso, ma molto personale dal punto di vista della critica. È certo che la relazione di maggioranza deve raccogliere le opinioni della maggioranza della Commissione. Le osservazioni della minoranza possono essere citate come tali in questa relazione, oppure formare oggetto di una relazione a parte.

Siamo di fronte ad una questione un po' delicata. In che modo possiamo indicare al relatore come rappresentare obiettivamente il parere della maggioranza della Commissione? Occorre che i componenti della maggioranza si esprimano in proposito.

**DE UNTERRICHTER.** Comunque, ascoltiamo gli altri colleghi e poi si vedrà come risolvere la questione.

**PRESIDENTE.** Il senatore Genco svolgerà, nel suo intervento, il seguente ordine del giorno:

Il Senato,

considerato lo sviluppo sempre crescente della industrializzazione nel quadrilatero Bari-Brindisi-Taranto-Matera;

considerato che la rete ferroviaria della zona apulo-lucana predetta è insufficiente ai bisogni attuali, ma soprattutto inadeguata ai prossimi sviluppi di tutta l'economia della zona;

rilevata la necessità di collegare rapidamente la Puglia alla Calabria ed alla Sicilia;

invita il Governo a studiare un completo ed organico piano di sistemazione della rete ferroviaria, sia statale che in concessione, della zona da Foggia a Brindisi, Taranto e Matera ed a potenziare la linea ferroviaria

jonica, che potrebbe ottimamente servire, in vista del raddoppio della linea adriatica, a costituire una specie di raddoppiamento della rete dal Nord alla Sicilia.

G E N C O . Avanzo la stessa riserva del senatore De Unterrichter. Egli dice che la relazione di maggioranza deve riflettere il pensiero della maggioranza della Commissione. Ma io dico di più.

Ho ascoltato con molta attenzione il collega Giancane e, ad un certo punto, interrompendolo, gli ho detto che è un iconoclasta. È di moda, oggi, ritenere che molti problemi, che sono indubbiamente grossi, grossissimi, si possano risolvere ristrutturando, ammodernando, programmando, come se tutto ciò che si è fatto fino ad oggi fosse opera vana, se tutti i Ministri che si sono susseguiti al Dicastero dei trasporti avessero lasciato le cose andare per il loro verso, avessero lasciato che l'Amministrazione ferroviaria si dissolvesse.

Io non sono un ingegnere ferroviario, ma per i contatti che ho quotidianamente con tanta gente delle ferrovie, debbo dire che la organizzazione ferroviaria è, dal punto di vista tecnico, efficientissima, la più efficiente che abbia l'Italia. Si dice: ci sono i *deficit*. Ma questi sono la conseguenza di un complesso di fattori che non mi soffermo ora ad esaminare. Se la discussione dovrà continuare domani, io interverrò sulla relazione Giancane che, ripeto, vorrei leggere per parlare a ragion veduta.

Il senatore Giancane dice: tagliamo i rami secchi. Ora, l'anno passato, in sede di discussione del bilancio dei trasporti ho chiesto che mi si dimostrasse che eliminando 5.000 chilometri di ferrovie, cioè circa un terzo della rete ferroviaria statale, si riuscirebbe a ridurre di un terzo il *deficit*.

G I A N C A N E , *relatore*. Io non ho inventato nulla! Ho riferito quelle che sono state le risultanze della Commissione per la riforma. Ho indicato dei dati e ho prospettato delle soluzioni. E ho inteso con ciò non dico di stimolare il Ministro, il quale ha cercato di fare quello che ha potuto nell'ambito dei mezzi messi a disposizione dal Tesoro,

ma di indicare qual'è la realtà nella quale noi oggi operiamo.

G E N C O . Io non ho detto, collega Giancane, che lei ha inventato qualcosa. Io escludo che quella Commissione abbia potuto risolvere un problema così complesso, per il quale occorrono ben altri strumenti.

Ci dobbiamo convincere che i trasporti ferroviari sono un servizio sociale, come un servizio sociale è la scuola, il cui peso, veramente ponderoso, viene sopportato dalla collettività. Altrettanto deve essere per i trasporti ferroviari che servono la gran massa dei cittadini, tutti coloro cioè che non si possono permettere il lusso dell'aereo o dell'automobile.

Io non sono ancora riuscito ad avere una risposta alla mia domanda. Il tema del taglio dei rami secchi è un tema caro anche al collega De Unterrichter. Nella relazione sul bilancio dei trasporti che precedette la mia, di due o tre anni fa, egli disse: tagliamo i rami secchi. Ma nessuno è mai riuscito a dimostrare che eliminando un terzo della rete ferroviaria statale il *deficit* si riduca in proporzione.

Io affermo, senza tema di smentite, che i trasporti ferroviari a grande distanza, quelli che si effettuano sulle principali linee nazionali (come la Roma-Milano, tanto per intenderci), sono quelli che costano di più. Se sopprimessimo le reti secondarie — ci tengo a farlo rilevare — noi faremmo soltanto il danno di alcune regioni, come la Sicilia, la Sardegna, le Puglie, la Calabria e qualche altra. Le reti del Nord sono in gran parte considerate importanti reti di comunicazione, anche internazionale. Basti pensare alla trasversale lungo la Valle Padana. Chi penserebbe a sopprimerla? E quando la sopprimessimo, chi sarebbero i sacrificati? Non credo nemmeno che questo sacrificio potrebbe essere fatto sull'altare dell'economia nazionale.

Un'altra considerazione, seguendo un po' a memoria la relazione ascoltata poco fa. Il collega Giancane dice: non si deve consentire più la gestione privata delle ferrovie in concessione. Io dico soltanto questo: se la gestione statale di queste linee secondarie ser-

visse a risolvere il problema, sottoscriverei in pieno e subito l'affermazione del collega Giancane. Noi abbiamo un esempio nella gestione statale della linea calabro-lucana. Fino al 1963 questa è stata in gestione alla Società Mediterranea. Poi è passata alla gestione dello Stato. Non è mutato niente: il personale è quello che è, le cose sono quelle che sono. Il *deficit* è aumentato, non è necessario dire se poco o molto. Quindi, non si tratta del sistema di gestione. Bisogna convincersi che oggi per alcuni tipi di trasporti, soprattutto per il trasporto merci, si trascura il mezzo ferroviario. Chi deve trasportare un carico di mattoni da Benevento a Bari non si serve più della ferrovia, per ragioni che è superfluo spiegare. E non è nemmeno possibile con un provvedimento coattivo richiamare il traffico sulle linee ferroviarie.

Ora, poichè il collega Giancane ha affermato che il servizio ferroviario è un servizio di carattere spiccatamente sociale, si deve vedere, responsabilmente, se l'onere di questo servizio non debba essere sopportato dalla collettività, senza che siano sacrificati gli interessi e i diritti di nessuno. Come ho avuto modo di affermare qui in altra occasione, gli italiani che si trovano lungo le grandi linee di comunicazione, la Milano-Roma, la Milano-Venezia, la Roma-Napoli, sono uguali, per diritti e doveri, a quelli che vivono lungo le linee secondarie della Sicilia, della Basilicata o di altre regioni.

Ciò premesso, se la discussione avrà una continuazione domani, io mi riservo, dopo aver letta la relazione, di far notare al collega Giancane le contraddizioni in cui è caduto. Ne prendo subito una a caso. Egli ha parlato dell'autonomia ferroviaria. Sembra quasi che con questa famosa autonomia l'Azienda debba essere gestita come le aziende industriali, le quali devono fare i conti fra costi e ricavi. In altri termini, questo vuol dire: non potendo diminuire i costi, è necessario aumentare i ricavi, cioè le tariffe. In seguito, peraltro, il senatore Giancane ha detto: « Io sono del parere che tutte le volte che aumenterete anche di 10 lire il costo del biglietto ferroviario perderete un cliente! ».

GIANCANE, *relatore*. È opportuno, allora, che l'onorevole collega legga attentamente la mia relazione!

GENCO. Il senatore Giancane ha detto proprio così!

Ora, al di là della nebbia delle grandi parole e dei grandi argomenti, anche io ritengo che sia opportuno studiare delle soluzioni, ma non posso non rilevare che non si tratta di una cosa facile: da tanto tempo, infatti, si parla di « programmazione » e di « coordinamento », ma nessuno mai è riuscito a spiegare cosa voglia dire appunto « coordinamento strada-rotai », in quale maniera cioè tale coordinamento debba essere concretato.

Ciò premesso, se la discussione potrà continuare domani mattina e se avrò ricevuto in tempo — come spero — una copia della relazione svolta dal senatore Giancane, farò un ulteriore intervento: altrimenti mi riservo di farlo in Assemblea.

Concludo, quindi, presentando un ordine del giorno, che ho già avuto modo di presentare in altre analoghe occasioni, ma che, peraltro, non è mai stato preso in considerazione.

JERVOLINO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. L'ordine del giorno in precedenza presentato dal senatore Genco, relativo all'albo degli infortunati per incidenti automobilistici, tendente ad individuare coloro che speculano sugli investimenti, è stato oggetto di discussione nella Conferenza della tecnica che si è tenuta a Napoli. Posso dire al riguardo che ho fatto dare disposizioni ai Direttori compartimentali in tal senso.

GENCO. Quella raccomandazione è stata da me rivolta, a lei stesso, l'anno scorso.

Il mio ordine del giorno di quest'anno riguarda un altro argomento.

JERVOLINO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. D'accordo, d'accordo! Ho voluto soltanto darle una notizia che pensavo potesse interessarle.

D E R I U . Non ho avuto la possibilità di ascoltare la relazione svolta dal senatore Giancane per motivi, diciamo così, di trasporti e di orari, e non posso, quindi, dire nulla su di essa: mi riservo, però, anch'io di esprimere il mio punto di vista più compiutamente in Aula.

Desidero invece, onorevole Presidente, affrontare subito una questione di principio anche nella mia qualità di relatore sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici.

Il relatore è un uomo politico e, come tale, ha una sua visione delle cose, per cui, nonostante ogni sforzo per essere sereno ed obiettivo, non può non portare nella relazione il peso di se stesso, dei propri orientamenti e della propria concezione politica. Ma altra è la relazione che egli svolge davanti alla Commissione e che la Commissione esamina e discute, altro è il parere che egli porta invece alla Commissione finanze e tesoro e quindi all'Assemblea: questa seconda parte, infatti, deve rappresentare la sintesi delle opinioni, dei pensieri, delle proposte della maggioranza, non trascurando di registrare anche il pensiero della minoranza, se questa non ha in animo di presentare — come è suo diritto — una propria relazione.

Dico questo perchè vorrei che nessuno si scandalizzasse domani, allorquando esporrò la mia relazione, che potrà anche essere impostata criticamente e contenere giudizi non conformisti, espressi con la massima chiarezza e libertà.

In questa sede la relazione si fa unicamente per offrire materia di discussione e anche — come ha detto il senatore Giancane — per stimolare, o per confortare, quando fosse necessario.

Non posso ora entrare nelle questioni generali esposte dal senatore Giancane, ma non posso non ribadire il pensiero che già espressi l'anno scorso nella relazione sullo stato di previsione del Ministero dei trasporti e che, legittimamente, posso ritenere sia stato condiviso dalla quasi totalità della Commissione, e dalla maggioranza certamente, se questa non l'ha nemmeno discussa, e mi ha autorizzato a trasfonderla inte-

gralmente nel parere per la Commissione finanze e tesoro.

Pertanto, mentre in linea generale ribadisco quanto ebbi a dire lo scorso anno a proposito dei diversi settori che formano oggetto di intervento da parte del Ministero dei trasporti, desidero riprendere di nuovo qualche questione, e principalmente quella — tanto dibattuta — dei rami secchi.

E vero che esistono delle linee totalmente o fortemente passive, ma è anche vero che le ferrovie non assolvono soltanto compiti tecnici ma assolvono prevalentemente compiti di natura a vasto raggio sociale. Anche la gestione dell'acqua, infatti, e — pare — quella dell'energia elettrica sono passive, eppure a nessuno viene in mente di tagliare il consumo dell'acqua o dell'energia elettrica per ragioni puramente contabili. Gli aspetti economici di un servizio pubblico non si esprimono in due colonne: entrata e uscita, ma in ben altre operazioni e in più complessi valori.

Occorre vedere e valutare l'incidenza di certi servizi, quali le ferrovie, l'acqua, la energia elettrica, nel quadro generale della economia nazionale.

Soltanto così si può cogliere il senso e la realtà di certe cose: se, al contrario, noi le consideriamo in se stesse, nella loro più elementare espressione contabile, è evidente che facciamo soltanto un ragionamento gretatamente ragionieristico, trascurando tutte le componenti economiche generali e tutte le molteplici esigenze sociali.

Ora, come ho già avuto modo di dire l'anno scorso, io ritengo che prima di arrivare alla soppressione di tali linee ferroviarie (che, guarda caso, si trovano per lo più in quella parte d'Italia, la meridionale, che è la più depressa, la più povera, la più bisognosa di strade, di ferrovie, di trasporti e di tutti quei mezzi che costituiscono il presupposto per lo sviluppo della sua economia ed il progresso della sua società) ci si deve intanto dimostrare — che lo dica una Commissione estranea al Parlamento, infatti, può non convincere alcuno — che effettivamente tali linee sono passive, che sono irrimediabilmente condannate anche secondo una particolare visione economica,

che sono superate dalle esigenze dei tempi e che non vi è alcuna possibilità di migliorarle o di rinverdirle, come diceva poc'anzi l'ex ministro Corbellini, il quale non difetta certo di competenza specifica in questo settore.

Una volta dimostrata l'antieconomicità di tali linee, l'organo responsabile ha il dovere di provvedere — prima, però, non dopo — ad istituire mezzi sostitutivi a gestione statale che garantiscano razionalmente ed in senso moderno i trasporti in quelle regioni, che favoriscano quella ripresa economica che si può avere soltanto se si dispone di una rete di trasporti efficiente e razionale.

Solo in questo senso e solo sotto questo aspetto noi potremo anche prendere in considerazione il problema dei cosiddetti rami secchi e della loro fatale soppressione.

**P R E S I D E N T E .** Questa è un'affermazione che abbiamo fatta anche negli anni scorsi e sulla quale siamo perfettamente d'accordo.

**D E R I U .** Per quanto si riferisce poi all'aviazione civile, vi è da rilevare la grave inadeguatezza delle cifre in bilancio. Se il distacco dal Ministero della difesa, giustamente ed opportunamente attuato, doveva significare soltanto un inquadramento a livello burocratico e amministrativo, l'operazione legislativa perde tutta la sua importanza e tutto il suo significato concreto.

Occorre mettere l'aviazione civile in condizione di svilupparsi sempre di più; e quando dico questo, mi riferisco a tutto ciò che concorre a tenere vivo e vitale questo settore: aeroporti, aerostazioni, apparecchiature, personale idoneo a tutti livelli, corsi di aggiornamento, e via di seguito. L'aeroplano non rappresenta più — come forse un tempo — un mezzo di trasporto eccezionale e di lusso, ma è diventato un mezzo di trasporto normale e di massa, che agevola notevolmente gli scambi e influisce positivamente nello sviluppo dell'economia di un Paese. La nostra aviazione civile si trova oggi in maggiori difficoltà di quelle in cui si trovava prima poichè, mentre le sono venuti a mancare gli aiuti di ordine

tecnico da parte del personale della Difesa, il bilancio di anno in anno risponde sempre meno alle esigenze più modeste ed ordinarie rispetto all'attività che in tale settore va sempre moltiplicandosi.

Vorrei inoltre chiedere all'onorevole Ministro una precisazione ed una conferma ad una questione che ho già trattato l'anno scorso, sempre nella mia qualità di relatore al bilancio del Ministero dei trasporti. In tale occasione feci presente l'esistenza di un certo onere, che ritenevo e ritengo tuttora eccessivo, a proposito del servizio delle elivie, a mio avviso non giustificato neppure da esigenze di ordine economico e sociale, dal momento che la zona cui mi riferisco è già molto ben servita — come è noto — da altri mezzi di trasporto rapidi, efficienti e confortevolissimi. Mi risulta che è stata stipulata una nuova convenzione: il Ministro si era impegnato in questa sede ed in Aula a rivedere, nell'elaborazione della nuova convenzione, le clausole e, soprattutto, il contributo da parte dello Stato che era ingiustificatamente elevato. Basti pensare, infatti, che su un costo effettivo del biglietto di 20.000 lire lo Stato ne corrispondeva, sotto forma di contributo, ben 15.000! Desidererei, pertanto, conoscere gli estremi della nuova convenzione e se gli impegni — dico questo non per mancanza di fiducia nei confronti dell'onorevole Ministro — precedentemente assunti davanti alla Commissione sono stati veramente mantenuti.

Detto questo, essendo io rappresentante della Sardegna, anche se meno autorevole del collega Mannironi, ma giuridicamente allo stesso suo livello, mi sia consentito di richiamare l'attenzione del Ministro sulle esigenze particolari della mia regione, in materia soprattutto di collegamenti marittimi ed aerei.

Vorrei sollecitare innanzi tutto l'appalto per la costruzione della nuova aerostazione dell'aeroporto di Alghero: infatti, l'attuale aerostazione di questa città, meta di turismo internazionale, è costituita da una baracca fatiscente, che non solo è indecorosa, ma non risponde a quelle che sono le esigenze minime di funzionalità e di sicurezza. Il relativo progetto è già pronto e si trova

da mesi presso il competente Ispettorato generale del Ministero: il tempo passa ed il progetto non viene restituito, per cui sorge il sospetto che si tratti di un modo come un altro per non affrontare una questione di primaria necessità.

**MANNIRONI**, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Posso assicurare al senatore Deriu che la aerostazione in questione si farà molto presto.

**DERIU**. Non vorrei, però, che il « presto » dell'onorevole Sottosegretario di Stato avesse un significato diverso da quello dei comuni mortali!

**MANNIRONI**, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Come l'onorevole collega sa, i progetti seguono un *iter* molto tortuoso e difficile.

I fondi per l'attuazione dell'aerostazione, comunque, ci sono.

**DERIU**. Vorrei quindi richiamare la attenzione dell'onorevole Ministro su Fertilia. Se è vero, infatti, che a Fertilia disgraziatamente non atterra più il Capo dello Stato, è anche vero che quell'aeroporto non serviva soltanto a quello scopo. Le pratiche relative al suo completamento, che riguardano soprattutto problemi di sicurezza, si sono purtroppo inceppate. Pare che la questione dell'apparato per l'atterraggio strumentale, indispensabile per la sicurezza delle manovre relative in condizioni meteorologiche sfavorevoli, sia allo studio: occorre affrettarne la conclusione e bisognerebbe provvedere anche al completamento delle piste di rullaggio.

E passiamo finalmente all'aeroporto di Olbia.

Vi è un progetto di massima fatto eseguire a cura della Regione sarda, che si trova da mesi all'esame del Ministero della difesa aeronautica.

**MANNIRONI**, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. L'ha già restituito.

**DERIU**. La settimana scorsa: era tempo! Comunque, ne prendo atto.

Bene, la Regione sarda si è impegnata a dare un contributo di 800 milioni per costruire l'aeroporto, che tutti sanno quanto sia necessario, non solo per garantire le esigenze dello sviluppo turistico della Gallura, compresa la Costa Smeralda, ma soprattutto per le esigenze della provincia di Nuoro, che è completamente tagliata fuori dalle piste aeree. Però 800 milioni non sono sufficienti: sembra che la costruzione dell'aeroporto abbia un costo di almeno 2 miliardi e 300 milioni. Ora, signor Ministro, vorrei che questo stanziamento si facesse veramente, poichè ne vale davvero la pena. Si tratta di un investimento di natura economica molto importante: lo si faccia dunque con una certa sollecitudine, senza attendere gli anni a venire, senza attendere che a un certo momento quelle zone in fase di promettente sviluppo vengano abbandonate per la mancanza di collegamenti idonei e rapidi.

Concludendo questo mio intervento riguardante la Sardegna, vorrei di nuovo sollecitare l'unificazione e l'assunzione da parte del Ministero di tutto il traffico che si svolge tra Olbia e Civitavecchia. Oggi vi sono un vettore pubblico e uno privato: Ferrovie dello Stato e società Tirrenia, sovvenzionata dallo Stato. Abbiamo già detto lo scorso anno che si risparmierebbero mezzi, energie, tempo, e si organizzerebbe un servizio più continuativo e capace, se il tutto venisse affidato alle Ferrovie dello Stato. Mi permetto di sollecitare ancora l'istituzione di un traghetto sulla linea Porto Torres-Genova, non dimenticando che Porto Torres è veramente la porta aperta non solo verso l'Italia settentrionale ma anche verso l'area del MEC.

È urgente, infine, signor Ministro, provvedere all'ammodernamento dei mezzi di locomozione e alla dieselizzazione. Ciò perchè, visto che siamo stati esclusi dalle linee elettrificate, è doveroso darci perlomeno dei mezzi che siano più rapidi e confortevoli, ricordando che, grazie a Dio, anche la Sardegna è un pezzo, anzi un buon pezzo, d'Italia.

**P R E S I D E N T E .** Il senatore Giacomo Ferrari svolgerà, nel suo intervento, i seguenti ordini del giorno, firmati anche dai senatori Adamoli, Guanti e Vidali.

Il Senato,

vista l'impostazione, nello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della aviazione civile, di cifre che nulla mutano nei confronti dei problemi riguardanti:

le ferrovie in concessione,  
le aziende municipalizzate,  
le autolinee pubbliche,  
il potenziamento e l'ammodernamento della rete dello Stato in rapporto alle sempre crescenti necessità e urgenze,  
la navigazione interna;

invita il Governo

a presentare:

- 1) una situazione attuale delle linee in concessione e delle linee dello Stato con la consistenza degli impianti fissi e degli impianti mobili nonché di tutte le attrezzature;
- 2) un programma di riscatto, col passaggio a gestione pubblica, di tutte le ferrovie e tranvie concesse, con ammodernamento e potenziamento delle stesse o sostituzione eventuale con servizi più confortevoli o comunque meglio rispondenti;
- 3) un programma di aiuti e agevolazioni alle aziende municipalizzate e provincializzate;
- 4) una nuova disciplina delle autolinee pubbliche che riveda e coordini, con nuovi concetti, tutte le concessioni;
- 5) una situazione dei lavori e forniture delle ferrovie dello Stato in esecuzione del piano decennale;
- 6) un programma di acceleramento del piano con aumento degli investimenti, avendo presenti in primo luogo le necessità indilazionabili dei movimenti di massa;

a considerare il valore e l'interesse per il Paese della navigazione interna e dare alla stessa il massimo impulso;

a dare un coordinamento a tutti i trasporti.

Invita infine il Governo a esaminare, su un piano di obiettiva concretezza, lo stato del personale, diminuendone i disagi, riconoscendone le legittime aspirazioni e dando a tutti il conforto di un lavoro compiuto in serenità, con la consapevolezza di essere parte operante, cosciente e valida, nel grande congegno dell'azienda.

Il Senato,

vista l'importanza sempre maggiore dei movimenti turistici e commerciali con l'Europa centrale;

vista la situazione delle comunicazioni Brennero-zona Tirrenica;

riconosciuta la necessità e l'urgenza di potenziare le linee ferroviarie verso il Tirreno per richiamare su di esse il traffico del Nord;

tenute presenti le insistenti e giuste richieste delle Camere di commercio, delle Provincie, dei Comuni, delle Organizzazioni economiche e sindacali, delle Autorità, delle popolazioni;

accertato che ostacolo alla soluzione del problema è costituito dal tronco Parma-Suzzara in gestione privata;

invita il Governo a procedere, qualunque sia la posizione attuale della concessione, al riscatto del tronco Parma-Suzzara e successivamente all'ammodernamento e potenziamento, compresa la elettrificazione, dell'intero percorso La Spezia-Verona nonché al raddoppio del binario per l'intero tronco La Spezia-Parma.

**F E R R A R I G I A C O M O .** Signor Presidente, devo dichiarare subito di essere rimasto favorevolmente sorpreso dalle affermazioni del relatore, e mi rendo conto come esse abbiano destato le reazioni del senatore Genco e di qualche altro collega.

**P R E S I D E N T E .** Vorrei precisare che il relatore, nella prima esposizione, esterna il suo pensiero, e deve essere libero di farlo come vuole. Nel redigere il parere della Commissione, invece dovrà far presente anche le opinioni della minoranza.

G I A N C A N E , *relatore*. Comunque il collega Ferrari ha espresso un suo giudizio.

F E R R A R I G I A C O M O . Molte delle cose dette dal relatore sono le stesse che andiamo dicendo, come sa molto bene il Ministro, da tanti anni: quest'anno sono state finalmente accolte nella relazione. Avevamo sempre detto, ad esempio, che sarebbe aumentato il disavanzo; l'anno scorso, mentre il bilancio affermava che saremmo rimasti ai 90 miliardi, siamo andati a cifre notevolmente superiori. Per questo, mentre il collega Giancane parla di disagio spaventoso, io non sono turbato; sono però della convinzione che bisogna trovare una soluzione alla situazione dell'Azienda ferroviaria o comunque che occorre esaminare a fondo le cose.

Mi ha anche sorpreso favorevolmente il fatto che il relatore abbia espresso determinati giudizi. Io non so che cosa abbia concluso la Commissione presieduta dall'onorevole Nenni, poichè abbiamo solo delle notizie di rimbalzo, sulle quali non siamo stati ancora chiamati ufficialmente ad esprimere il nostro parere: comunque su talune di esse siamo d'accordo, mentre su altre abbiamo delle osservazioni veramente di fondo da fare: mi riservo tale critica per la discussione in Aula, in sede di illustrazione del primo ordine del giorno che ho presentato e che puntualizza quanto rilevato dal collega Giancane.

P R E S I D E N T E . Lei potrà ripresentare l'ordine del giorno in Aula solo se verrà respinto in questa sede.

F E R R A R I G I A C O M O . Potrò esprimere il mio pensiero anche senza ripresentare l'ordine del giorno.

Anche per la questione dei rami secchi non ci spaventiamo, non siamo pregiudizialmente contrari alle soppressioni. Ci si può accordare, su tale problema, ma senza dimenticare mai i concetti fondamentali, funzionali oltre che strutturali della rete. Intendo parlare di concetti prevalentemente sociali. Dico concetti « prevalentemente » so-

ciali, intendendo concetti che vanno oltre quelli economici. Non dimentichiamo che normalmente le passività sono nei tronchi delle zone depresse: nell'Italia meridionale ed insulare e, a volte anche nell'Italia settentrionale. Perchè le zone depresse sono anche da noi e, specie per quanto riguarda la pianura padana, non hanno fisionomie diverse da quelle meridionali. Bisogna quindi tenere presente, come dicevo, l'esigenza di un miglioramento delle situazioni sociali ed economiche con ferrovie o con altri mezzi, altri servizi, che ci diano la tranquillità assoluta; e tener conto anche del fatto che certi rami, i quali erano secchi alcuni anni fa, oggi non lo sono più. L'esame della situazione deve quindi essere condotto con molta accuratezza; senza dimenticare le decisioni ultime.

Noi abbiamo tutti il massimo rispetto per i nostri Ministri, ed io per il ministro Jervolino sento anche dell'affetto. Vorrei però che essi si convincessero del fatto che deve essere il Parlamento, in ultima analisi, a decidere quanto deve essere fatto, sentiti sempre gli enti locali.

Premesso questo, e dato che non intendo entrare nel merito di questa riforma poichè la conosciamo solo indirettamente, passo ad illustrare il primo ordine del giorno da me presentato, che si riferisce alle ferrovie in concessione, alle aziende municipalizzate, alle autolinee pubbliche, alla rete dello Stato. Bisogna dire che le ferrovie, sia quelle dello Stato, sia, in modo particolare, quelle in concessione, vanno male e non rispondono assolutamente alle necessità e alle legittime pretese delle popolazioni interessate; per cui bisogna assolutamente giungere a risolvere la situazione. Ho chiesto che si faccia un quadro completo di tutta la rete delle concessioni (sono circa 4.500-5.000 chilometri) nonché dell'attrezzatura esistente in esse; è necessario che ci si dica che cosa si intende fare per l'avvenire non soltanto attraverso l'impostazione di cifre nel bilancio. L'anno scorso avemmo dai 22 ai 23 miliardi di sovvenzioni dello Stato. Ora mi pare, onorevole Ministro, che tale somma aumenti ancora. Continuiamo, cioè, con lo stesso sistema, a pagare senza poter fare ciò che dovremmo



e che vorremmo fare per le ferrovie concesse; quindi bisogna decidersi ad arrivare a una conclusione.

Ora che cosa abbia detto su questo punto la Commissione per la riforma — che io chiamerei Commissione interna — non lo so. Mi sembra però d'aver capito, attraverso le affermazioni del collega Giancane, che il problema viene preso in esame con l'intenzione di risolverlo. È evidente che sulla soluzione che si prospetterà diremo anche noi la nostra parola.

Circa le aziende municipalizzate, l'onorevole Ministro ha fatto un conto che mi pare si riferisca ormai a tutte le nostre aziende municipalizzate o provincializzate, come quelle di Milano e di Roma. A Milano mi sembra si parli di un *deficit* di 25 miliardi. La Commissione dell'Amministrazione, recentemente nominata, ha manifestato la sua perplessità, anzi, a dire il vero, qualcosa di più; e i giornali hanno riportato una specie di spavento. Nella mia città siamo saliti a 300 milioni e più di *deficit* (si tratta di una piccola azienda comunale). Lo stesso avverrà per tutte le altre. D'altra parte, queste aziende gestiscono un servizio che non è più possibile mantenere in questo stato di difficoltà, poichè rappresenta una necessità sociale. Vi sono ancora molte persone che non possono permettersi l'automobile; e, anche nei piccoli centri, vi sono distanze di chilometri e chilometri da coprire per lo svolgimento delle attività quotidiane. I nostri Comuni si sono estesi di parecchio oltre gli antichi nuclei abitati. I nuovi piani regolatori, invece dell'estensione a macchia d'olio, prevedono oggi la creazione di centri satelliti autosufficienti, che devono però essere messi in comunicazione facile e rapida col nucleo centrale della città.

Quindi, non volendo dare contributi a queste aziende bisogna pensare che cosa fare per risolvere la loro situazione. Io mi riservo di riprendere l'argomento davanti all'Assemblea.

Per quanto riguarda le autolinee pubbliche, sono anni che noi affermiamo la necessità di un disegno di legge che modifichi radicalmente l'impostazione delle concessioni. L'onorevole Jervolino ricorderà che quan-

do lavoravamo insieme al Ministero, con molta cordialità, avevamo questa preoccupazione: risolvere presto il problema. Così come sono, le autolinee non vanno più: hanno ancora dei diritti di precedenza e di preferenza che non è più possibile sopportare. Tanto più che abbiamo delle Provincie e dei Comuni che cominciano ad assorbire questi trasporti. La mia Provincia ha già preso delle autolinee e conta di prenderne altre in marzo, scadendo delle concessioni che hanno sostituito le vecchie tramvie. Così avviene a Milano e in altre città. Bisogna quindi presentare il progetto per la nuova disciplina delle autolinee pubbliche. Naturalmente, esse dovranno essere coordinate col servizio ferroviario, perchè la sistemazione deve essere complessiva e organica. Vorrei che l'onorevole Ministro prendesse nota di quanto sto dicendo, perchè questo coordinamento è assolutamente necessario, e dovrà riguardare anche gli enti locali, che hanno la possibilità e il diritto di gestire i servizi che interessano la collettività.

Bisognerà poi estendere tale competenza alle Regioni, quando saranno istituite e avranno la loro autonomia.

Nel mio ordine del giorno parlo ancora di potenziamento ed ammodernamento della rete dello Stato in rapporto alle sempre crescenti e urgenti necessità. Abbiamo il piano quinquennale e poi decennale; abbiamo, mi pare, 800 miliardi nel primo, 700 nel secondo: in totale 1.500 miliardi.

Il Ministro è pregato di esporci l'attuale situazione dei lavori e delle forniture. A questo proposito, ritengo che sarebbe oltremodo utile che ogni mese, o almeno ogni bimestre, il Ministro dei trasporti facesse una pubblicazione per mezzo della quale noi tutti ci potremmo tenere aggiornati sulla situazione della nostra rete ferroviaria.

In occasione delle precedenti discussioni di bilancio, il Ministro è stato prodigo di dati e di illustrazioni; e anche questa volta ci attendiamo da lui esaurienti notizie.

Un'altra questione che vorrei sollevare riguarda l'anticipazione dei tempi di attuazione del piano quinquennale, perchè dobbiamo tener conto dell'aumento continuo dei costi, per cui i 1.500 miliardi di qualche

tempo fa valgono oggi soltanto 1.000 miliardi.

A proposito delle forniture ferroviarie mi è stato detto da qualcuno, per la verità non appartenente al Ministero dei trasporti, che esse procedono a rilento perchè, in ottemperanza alla legge sul potenziamento e ad altre leggi precedenti, bisogna attribuire all'Italia meridionale una percentuale fissa.

Per parte nostra, noi abbiamo sempre sostenuto la necessità di dare il più possibile all'Italia del sud ma ci è stato risposto che il meridione non è ancora in grado di restituire, come produzione, quanto in più gli viene concesso.

Non so se questo sia vero. È nostro dovere aiutare nella misura del possibile il Sud, senza però pregiudicare i tempi di attuazione del piano quinquennale.

Questa, in riassunto, la nostra posizione: è necessario che aumentiamo gli investimenti e che ne anticipiamo l'esecuzione, perchè la nostra rete ferroviaria è veramente carente. Non mi riferisco alla dorsale Milano-Roma-Napoli, ma alle altre linee, all'Adriatica, alla Tirrenica, per esempio, sulle quali si viaggia con notevole disagio.

**C R O L L A L A N Z A**. Non ricordo più quante volte, senatore Ferrari, abbiamo affermato tale verità, ma le richieste dei parlamentari del Meridione a questo titolo non sono mai state accolte!

**F E R R A R I G I A C O M O**. Le do atto che, nei confronti del Meridione, ci sono delle vere e proprie prevenzioni.

Si dice, ad esempio, che su una linea come la Milano-Roma vale la pena di usare vetture di lusso ed attrezzature, che nel Meridione, dopo sei mesi, sarebbero ridotte in condizioni pietose!

Queste affermazioni, onorevoli senatori non ci devono turbare e non devono rallentare la nostra opera. Ricorderò in proposito un episodio.

Immediatamente dopo la guerra, pervenne al Ministero dei trasporti la richiesta di una spesa, se ben ricordo, di circa 30 milioni, per ripristinare l'impianto di illuminazione nei treni con nuove lampadine. Il Consiglio

di amministrazione delle Ferrovie era perplesso di fronte a tale richiesta, sostenendo che le nuove lampadine sarebbero nuovamente e presto sparite.

Assieme con l'onorevole Jervolino, allora Sottosegretario, sostenni con energia che gli impianti di illuminazione fossero rimessi in funzione, ma, dopo soli tre mesi, pervenne al Ministero una nuova richiesta. Sempre d'accordo con l'onorevole Jervolino, e malgrado le molte critiche, fu dato il benestare alla nuova richiesta e, da quel momento, le lampadine non sono più scomparse dai treni.

Diamo dunque a tutti i nostri connazionali, indistintamente, quanto è offerto dal progresso della tecnica nel campo dei trasporti: e sono certo che ben presto si formerà in tutti la coscienza del rispetto delle cose dello Stato.

Nell'ordine del giorno da me presentato tratto del problema della navigazione interna e, anche se mi rendo conto che si tratta di un tema più pertinente al Ministero dei lavori pubblici che a quello dei trasporti, desidero porlo anche qui nella necessaria evidenza.

Al giorno d'oggi, al traffico su strada, su rotaia ed a quello aereo, bisogna aggiungere quello in acqua che permette il trasporto di merci a prezzi quanto mai economici.

Mediante l'esecuzione di opportuni lavori, noi avremmo la possibilità di rendere navigabili dei tronchi di nostri fiumi, se non per tutto l'anno, per lo meno per lunghi periodi.

Per quanto riguarda la navigazione sul Po, sono stati fatti molti studi cui hanno partecipato professori universitari, economisti e tecnici. In moltissimi convegni si è parlato e discusso di questo problema con alta competenza e assoluta serietà. Il senatore Lombardi conosce a fondo la materia. Devo dire, purtroppo, che mai abbiamo potuto avvalerci dell'opera di un rappresentante del Ministero dei trasporti.

**J E R V O L I N O**, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Avete mai invitato il Ministero dei trasporti a partecipare a questi convegni?

FERRARI GIACOMO. Per la verità non lo so, ma ritengo che occorra rimediare a questa lacuna, in quanto i funzionari di cui dispone il Ministero dei trasporti sono ben preparati e tra i più validi di tutta l'Amministrazione dello Stato.

Inviteremo dunque i rappresentanti dei Trasporti ai nostri convegni: ma, intanto, sarebbe utile che essi cominciassero a preparare qualche studio, che potrebbe costituire la base sulla quale impostare tutta la futura navigazione fluviale del Paese.

Bisogna dunque occuparsi ed affrontare questo problema, dalla cui soluzione specialmente la Lombardia, l'Emilia ed il Veneto potranno trarre grandi vantaggi per la propria economia.

In occasione di precedenti discussioni sull'argomento, il senatore De Unterrichter ha sostenuto che la navigazione fluviale è utile quando già si è costituita una zona industriale, ma è altrettanto vero, onorevole Ministro, che l'industrializzazione si sviluppa proprio quando può servirsi della navigazione sui fiumi!

Per la navigazione sul Po ho interpellato studiosi, tecnici, provveditori alle opere pubbliche e il Magistrato del Po. Tutti sono stati d'accordo nel dire che, al massimo con la spesa di 40 miliardi, si potrebbe rendere navigabile il Po per tutto l'anno con l'impiego di natanti anche superiori alle 1.200 tonnellate.

Questi sono i vari argomenti che ho cercato di riassumere brevemente nel mio ordine del giorno.

Su un punto vorrei richiamare particolarmente l'attenzione del ministro Jervolino; su quello che riguarda il personale delle ferrovie. Abbiamo avuto degli scioperi a singhiozzo ma anche degli scioperi che si potrebbero definire convulsi. Mi pare che non vi siano, che non vi possano essere delle ragioni determinanti per la chiusura del dialogo. Vediamo cosa c'è, affrontiamo il problema, discutiamo col personale e mettiamolo in condizione di lavorare con tranquillità, in modo che veramente questi dipendenti abbiano la sensazione, e più ancora la convinzione, di essere sufficientemente apprezzati in questo grande complesso di per-

sone e di macchine. D'altra parte, un personale che va quotidianamente ad affrontare pericoli deve avere questa sicurezza. Mi riservo di illustrare meglio in Aula questo punto.

C'è poi un altro argomento, illustrato nel secondo ordine del giorno che riguarda un settore più limitato e che ho prospettato non soltanto l'anno scorso onorevole Ministro, ma anche prima. Sono infatti venti anni che io batto su questo: si tratta di far entrare nella rete dello Stato i 44 chilometri di linea della Parma-Suzzara, per potenziare tutta la linea da Verona a La Spezia. Noi la chiamiamo la linea naturale del Brennero. Le Camere di commercio delle tre Regioni interessate, Veneto, Emilia e Lombardia, cui si aggiungono la Versilia e la Liguria, poichè la comunicazione è soprattutto nell'interesse della Versilia e della Liguria, si riuniscono ogni anno per esaminare il problema; quest'anno si sono riunite, credo, due volte. Alla riunione di Guastalla sono intervenuti più di cento sindaci. Il ministro Corbellini mi aveva promesso che avrebbe fatto studiare a fondo la questione; non aveva preso nessuna posizione negativa. Io sapevo che c'erano delle difficoltà da parte dell'Amministrazione ferroviaria. Questa è normalmente contraria a richieste del genere. Si cerca, infatti, di ridurre la rete ferroviaria, di eliminare i cosiddetti rami secchi, ma questo non è un ramo secco: è un ramo vitalissimo. L'anno scorso il Ministro ha aggirato la questione e perciò io ribadisco ora la richiesta di far passare nella rete dello Stato questo tronco di ferrovia concessa, attraverso il quale la linea del Brennero giunge a Parma. La concessione era venuta a scadere: era quello il momento opportuno, senza aggravii per lo Stato; invece si è data una proroga di 25 anni, non al Consorzio, cui sarebbe spettata di diritto, ma alla Società che la gestiva, ponendo determinate condizioni di ammodernamento che importarono per lo Stato la spesa di circa 180 milioni. Resta immutato il fatto che la Società non può assolutamente soddisfare le esigenze che ogni anno poniamo a quella linea.

Quindi, bisogna, onorevole Ministro, che ella faccia un esame di questo problema.

Non è un problema della mia città, per quanto essa sia capolinea del tronco; è un problema che va affrontato e risolto soprattutto nell'interesse del versante tirrenico, poichè da Verona si potrà arrivare in treno direttamente a La Spezia e Livorno.

Noi della provincia di Parma abbiamo un problema di traffico al quale ci siamo appassionati, quello cioè dell'autocamionale. Abbiamo sostituito per primi il ponte su barche attraverso il Po con un nuovo ponte in muratura, che è costato circa un miliardo. Non un soldo è stato versato dallo Stato. È stato costruito tutto a spese della provincia di Parma e di quella di Cremona. Quando il ministro Zaccagnini venne ad inaugurarlo, si compiacque di questo fatto e disse *coram populo*: « Bisognerebbe che tutti in Italia facessero così ».

Io considererò come una promessa la risposta che l'onorevole Ministro mi darà; perciò gli raccomando vivamente di prestare particolare attenzione e possibilmente di trovare una soluzione per questo benedetto tronco Parma-Suzzara. Non dico che a Parma gli erigeremo un monumento come quello al generale Rondizzoni, creatore dello Stato libero del Cile, ma certamente nell'animo di tutti resterà un grato ricordo.

Z A N N I N I . Io vorrei dire qualche cosa sui problemi delle ferrovie, più esattamente sulla questione dei cosiddetti rami secchi della rete ferroviaria. Vorrei richiamare un po' la vostra attenzione su questo punto e cioè che anche le ferrovie, per forza di cose, nella logica degli avvenimenti umani, seguono la legge del progresso umano. Se andiamo a spulciare nelle nostre biblioteche, troveremo che nel secolo scorso c'era molta gente che protestava contro la costruzione delle ferrovie. Nella biblioteca della mia città, Rimini, ci sono dei giornali che riportano articoli violentissimi contro la costruzione delle strade ferrate, perchè il fumo delle vaporiere avrebbe danneggiato enormemente l'agricoltura. Nonostante le proteste, le ferrovie vennero costruite e furono di grandissima utilità, per cui i postiglioni dovettero rassegnarsi al progresso. Poi vennero le automobili e si

fece una lotta anche contro di esse. Adesso vengono moltissime altre cose nuove, e condivido pienamente il pensiero del collega Deriu, il quale poco fa ha sostenuto la necessità del potenziamento dei servizi aerei ed ha affermato che oggi il servizio aereo è un servizio di massa.

Orbene, se consideriamo tutte queste cose, vediamo che da un secolo a questa parte la situazione sociale, economica, politica e di trasporto nel complesso è cambiata. E allora, non riesco a comprendere come si possa sostenere la necessità del potenziamento dei servizi aerei — ed io sono fra quelli che la sostengono con grande convinzione — e nello stesso tempo il mantenimento di alcune situazioni che oggi, dobbiamo riconoscerlo, non corrispondono più alle cambiate esigenze. Quando sento dire che bisogna formare una commissione che studi il raddoppio di certi tronchi ferroviari, bisogna innanzitutto chiedersi se sia realmente opportuno un tale studio e se sia veramente il caso di costruire un'altra linea in quelle determinate zone; inoltre, per alcune nostre linee dobbiamo avere il coraggio di domandarci se effettivamente servono o non servono. È vero che esse assolvono un servizio sociale, ma non attueremmo forse un servizio sociale più adeguato e corrispondente alle esigenze della popolazione se operassimo in altra maniera più idonea ai bisogni moderni? Sono l'unico parlamentare che in cento e più anni di storia italiana ha avuto il coraggio di chiedere la soppressione di una ferrovia; non esistono altri parlamentari, nella storia del Parlamento italiano, che abbiano presentato una richiesta del genere. Io ho chiesto ed ottenuto la soppressione della ferrovia Rimini-Novafeltria. Credo sia difficile raccontare quello che ho dovuto affrontare: tant'è vero che l'allora ministro dei trasporti Ferrari Aggradi mi disse: « Guarda che dopo non ti eleggeranno più » (*ilarità*). Però oggi che la ferrovia non c'è più e c'è invece una bella strada tra Rimini e Novafeltria, si assiste ad un rifiorire di costruzioni e di industrie. Tutta la zona è in pieno sviluppo. Perchè questo? Perchè la strada oggi corrisponde molto più a determinate esigenze economiche, special-

mente per alcune zone e per alcuni paesi. La strada è veramente una arteria che consente l'apporto e l'immissione di forze nuove, ciò che non è invece la ferrovia.

Dobbiamo avere il coraggio di dire che mentre la ferrovia costituisce un appesantimento con tutta la serie degli obblighi relativi, dovuti ai passaggi a livello, la strada è invece una immissione di energie nuove in una determinata zona, e non parlo soltanto delle strade di grande importanza o delle autostrade, ma anche di quelle normali che collegano i paesi. Lungo tutti questi tratti di strade si vedono rifiorire numerose iniziative da parte dei privati. È in questo modo che, a mio parere, si deve affrontare il problema. Posso comprendere determinate mentalità, determinate esigenze, determinate situazioni, anche politiche — non ignoro e non mi nascondo tutto questo —, ma ritengo che da parte nostra ci debba essere una presa di posizione netta, chiara e precisa. Anche se fossimo sicuri che sopprimendo un terzo delle ferrovie dello Stato non ridurremmo di un terzo il passivo ma tuttavia attueremmo un servizio sociale più rispondente alle esigenze della popolazione, noi dobbiamo avere il coraggio di farlo. Io sono convinto che sopprimendo determinate linee ferroviarie e sostituendole con linee automobilistiche, andiamo meglio incontro alle esigenze sociali della popolazione.

F L O R E N A . Poichè sono arrivato tardi, non ho potuto ascoltare la relazione del senatore Giancane. Mi limito pertanto a dare qualche schiarimento. Ho sentito che il collega Genco ha citato il problema dei rami secchi. Come il collega Genco sostiene, la questione dei rami secchi è assillante; ma purtroppo essa viene vista da lui sotto il profilo del servizio sociale: ogni cittadino di Altamura ha lo stesso diritto del cittadino di Milano.

Ricordo che, in una relazione sul bilancio dei trasporti, ebbi già occasione di chiarire questo concetto: il concetto, cioè, della eliminazione dei rami secchi, che è basato principalmente sul fatto che l'utente, il cittadino, ha dimostrato di non gradire questo mezzo di trasporto ferroviario, e lo ha di-

mostrato disertandolo. I viaggiatori non ci sono: preferiscono andare con mezzi diversi.

Perchè allora conservare i rami secchi se gli stessi utenti dimostrano il loro disinteresse? In una discussione in merito, il collega Genco ebbe a chiedere come avrebbe fatto un certo carro di zucchero ad arrivare, una volta alla settimana, a destinazione.

G E N C O . Da due o tre paesi della provincia di Bari partono giornalmente 50 vagoni di uva per il Nord, che percorrono una rete compresa tra i rami secchi. Partono anche cento autocarri che costituiscono un pericolo pubblico... fonte di gravi disgrazie!

P R E S I D E N T E . Il programma prevede delle eccezioni: evidentemente questi casi verranno esaminati con cura, e prima che i rami secchi vengano soppressi dovrà esservi la sostituzione.

F L O R E N A . Sono personalmente responsabile dell'eliminazione di 350 chilometri di ferrovia in Sicilia. I cittadini di quella zona ne sono contenti, e guai a parlar loro di ferrovia, perchè sono lieti dei loro servizi bene organizzati.

Io sono stato relatore di un disegno di legge concernente la ferrovia Metaponto-Bari. Ricordo che, quando iniziai quello studio, ero contrario nella maniera più assoluta, e ritardai la relazione: condussi accertamenti sulla potenzialità della linea jonica, condussi altri accertamenti sul traffico di tutta la zona del Metapontino che con le riforme agrarie aveva aumentato i suoi prodotti. La mia prima conclusione era che la linea non fosse necessaria. Ad un certo punto, come la Commissione ricorda, si trovò il metano a Ferrandina, si cominciò a determinare lo sviluppo industriale nella zona e si cominciò a parlare del famoso impianto di Taranto. Riflettei, allora, sul fatto che, dato lo sviluppo industriale della zona, e per le necessità che si sarebbero determinate con gli impianti siderurgici di Taranto, lo studio di quella linea era

da prendere in considerazione. Mi limitai pertanto a fare qualche osservazione sul tracciato previsto, perchè la pendenza era eccessiva, ma nella relazione espressi parere favorevole. Questa è storia parlamentare, e dimostra che non ho posizioni mentali preconcepite.

Ho sentito anche accennare alla questione del doppio binario. Dobbiamo stare attenti, cari colleghi, perchè se costruiamo il doppio binario in un tratto che resta poi a sè, facciamo più male che bene, perchè rendiamo possibile in quel tratto una maggiore facilità di scorrimento, ma poi ne impediamo il proseguimento. Bisogna perciò avere una visione larga, e non limitarsi alla visione di una ristretta zona.

Naturalmente ogni considerazione va fatta con riferimento alle necessità del traffico. La condizione preliminare è che, quando si sopprime una ferrovia, vi sia la strada che possa adeguatamente rispondere alle esigenze sia del commercio che dei cittadini. Non si tratta quindi del diritto dei cittadini di Milano o di Altamura, ma di una serena valutazione, che risponda a criteri di economicità ed anche di utilità per il cittadino.

Io sostengo pertanto che, partendo da questi concetti, l'Amministrazione delle ferrovie abbia il diritto e il dovere di eliminare quei tratti di ferrovia che non sono più rispondenti ai bisogni del cittadino.

**G E N C O .** Vorrei dire che mercoledì scorso, 8 settembre, alle ore 14,15 ho preso il rapido Roma-Napoli, un treno comodissimo, di gran lusso. Ho fatto il calcolo dei viaggiatori e posso assicurare che gli introiti dell'Amministrazione non erano sufficienti a coprire le spese. Chiedo che il Ministro domani mattina ci faccia sapere il numero esatto dei viaggiatori su quel treno.

**L O M B A R D I .** Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, vorrei porre poche domande al Ministro, per le quali attendo una risposta non tanto nel corso della seduta di domani mattina, quanto nel corso della discussione che avrà luogo in Assemblea.

Due domande per quanto attiene al problema della riforma ferroviaria: vorrei chiedere quando si presume che il Parlamento potrà trattare questo problema — non vale la pena di dire che la cosa è di una estrema urgenza — e se il Ministro ritiene, nella risposta che darà in Aula, di riferire almeno su alcune linee fondamentali della riforma che risultino, allo stato attuale, pacifiche.

Altre due domande si riferiscono alla politica dei trasporti in sede comunitaria e non comunitaria (CEE e CEMT). Vorrei sapere se il Governo intende seguire la proposta che è stata tempo fa avanzata, di calcolare i costi delle infrastrutture e successivamente trovare un metodo per l'imputazione dei costi di infrastruttura agli utenti dei trasporti. Io sono personalmente contrario non alla prima parte della proposta ma alla seconda, tanto più che parliamo di ferrovie, perchè già attualmente mi pare nella riforma si voglia caricare una parte di spese degli impianti, che si riferiscono per lo più ad infrastrutture, non agli utenti, ma ai contribuenti attraverso spese che sono a carico del Tesoro, come il pagamento dell'ammortamento, o solo per gli interessi, o anche per i capitali. Sono di questo avviso perchè la situazione orografica italiana è tale che non solo per le ferrovie, ma anche dal punto di vista stradale, non sarebbe opportuno caricare completamente sugli utenti i costi di infrastrutture (vedi nuove costruzioni e sistemazione) di fronte alle condizioni degli altri Stati, per esempio, del Mercato comune.

D'altra parte poichè i trasporti non rappresentano soltanto un settore di economia che ha i suoi costi e ricavi netti di azienda, ma risolve problemi di ordine sociale ai fini della valorizzazione del territorio, mi chiedo se non sia il caso di riflettere ancora, prima di prendere impegni nel senso di accettare il pagamento delle infrastrutture a carico degli utenti e non invece a carico dei paganti le imposte.

Infine, vorrei sapere qualcosa intorno al progetto in corso di studio di un Consiglio superiore dei trasporti, per il quale io faccio voto che si creino sezioni apposite (strade, ferrovie, navigazione interna ed altre ancora), per quanto è oggi possibile nell'ambito

del Ministero dei trasporti che ha limitate competenze; anche questo è un problema da tempo sollevato in Parlamento e tuttora non risolto.

G A I A N I . Signor Presidente, volevo riprendere brevissimamente l'argomento trattato dal collega Giacomo Ferrari, cioè il problema della navigazione interna, per dire che nel bilancio, molto affrettatamente esaminato, non ho trovato nulla se non quanto attiene alla gestione dei servizi lacuali dei Laghi Maggiore, di Garda e di Como. A me pare che il Ministero dei trasporti, anche se è vero che non costruisce canali e non regola le acque dei fiumi, sia particolarmente interessato ad assumere iniziative per promuovere lo sviluppo di una rete di trasporti fluviali.

Una rete di trasporti fluviali non può limitarsi al Po, prima di tutto perchè il Po non ha nessun ramo che consenta l'uscita e l'entrata dal mare a battelli fluvio-marittimi. Voi sapete che tutte le navi che entrano nel Po vi entrano attraverso il Canal Bianco e la Conca di Volta Grimana. Poi perchè, per tenere in efficienza l'alveo di magra del Po occorre fare lavori di regolazione di tutto il fiume, pensando, oltre che alla difesa idraulica e alla navigazione, anche ai problemi dell'irrigazione e a quelli dell'uso industriale.

Sono problemi che vanno coordinati. Bisogna tenere conto che occorre utilizzare anche gli altri fiumi e i canali.

Quindi si tratta di vedere come stimolare l'azione per costruire un organico e coordinato sistema idroviario della valle padana. A mio avviso, infatti bisognerebbe studiare un sistema coordinato che consenta l'utilizzazione del Po, degli altri fiumi, dei canali esistenti, e che comprenda la costruzione di nuovi canali se necessario.

P R E S I D E N T E . Sarebbe bene riprendere il tema in sede di discussione del bilancio dei lavori pubblici.

G A I A N I . Ritengo che il Ministero dei trasporti non possa disinteressarsi della navigazione interna. Non dico che si debba sostituire al Ministero dei lavori pubblici; pe-

rò mi sembra che potrebbe prendere qualche iniziativa, partecipando intanto al dibattito in corso ed alla discussione che ormai da anni prosegue senza arrivare ad una conclusione concreta per la confusione di interessi e di volontà delle varie regioni e qualche volta addirittura delle varie province.

G U A N T I . Vorrei pregare l'onorevole Ministro di darci, nella sua replica, qualche notizia sul problema dell'EAM; vorrei sapere, cioè, quale è l'orientamento del Ministero circa il futuro di questo ente.

P R E S I D E N T E . Sono stati anche presentati i due seguenti ordini del giorno, firmati dai senatori Giancane e Martinez, per i quali i proponenti rinunciano allo svolgimento:

Il Senato,

in considerazione dell'importanza che riveste la linea ferroviaria Taranto-Reggio Calabria, per quanto riguarda sia il traffico di persone che quello commerciale,

invita il Governo a predisporre un piano organico per rendere più efficiente l'importante arteria ferroviaria sul piano tecnico onde consentire un acceleramento del percorso.

Il Senato

invita il Governo a rendere più efficienti i collegamenti ferroviari nell'ambito del triangolo industriale Brindisi-Bari-Taranto e, in particolare, in sede di programmazione dell'Azienda delle ferrovie dello Stato, a predisporre il raddoppio del binario delle linee Taranto-Bari e Lecce-Brindisi-Bari.

Poichè nessun altro domanda di parlare, se non si fanno osservazioni in contrario, rinvio il seguito dell'esame dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile alla seduta di domani, riservando in quella sede la parola al relatore e al Ministro.

*La seduta termina alle ore 12,40.*

**SEDUTA DI GIOVEDÌ 16 SETTEMBRE 1965****Presidenza del Presidente GARLATO**

*La seduta è aperta alle ore 9,10.*

*Sono presenti i senatori: Adamoli, Bernardi, Corbellini, Crollanza, Deriu, De Unterrichter, Fabretti, Ferrari Francesco, Ferrari Giacomo, Florena, Focaccia, Gaiani, Garlato, Genco, Giancane, Guanti, Lombardi, Martinez, Massobrio, Vergani, Vidali e Zannier.*

*Intervengono il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile Jervolino ed il Sottosegretario di Stato allo stesso Dicastero Mannironi.*

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il seguito dell'esame del disegno di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1966 — Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile ».

Come d'accordo, do la parola al senatore Giancane per una breve replica agli interventi svolti nella seduta di ieri.

**GIANCANE, relatore.** Desidero innanzitutto ringraziare tutti gli intervenuti al dibattito che è seguito all'esposizione da me svolta nella seduta di ieri, sia coloro che hanno espresso parere ad essa favorevole, sia coloro che hanno espresso invece delle riserve. Devo inoltre precisare che già all'inizio del mio intervento di ieri avvertii l'onorevole Commissione che la relazione sarebbe stata lacunosa e questo per due ordini di motivi: in primo luogo per la ristrettezza del tempo a disposizione, che mi ha impedito di svolgere più approfondite ricerche, anche nell'ambito del Ministero, ed in secondo luogo per la mancanza della relazione previsionale e programmatica nella quale si sarebbero potuti inquadrare e giustificare anche i motivi per i quali è stata data al bilancio del Ministero dei trasporti quella particolare impostazione, che abbiamo rilevata.

Nel corso della mia esposizione di ieri avevo anche fatto presente che, in sede di stesura definitiva del parere da trasmettere alla 5<sup>a</sup> Commissione, avrei tenuto conto di tutte le richieste e di tutti i suggerimenti espressi in sede di discussione generale. Ora, a parte quelle che sono le richieste di carattere settoriale — sarà l'onorevole Ministro ad esprimere al riguardo il proprio giudizio e a dare le risposte necessarie — a me preme fare delle precisazioni su alcune interpretazioni che sono state date alla mia relazione per quanto riguarda la prospettiva politica generale dei trasporti.

Devo a questo proposito far presente, innanzitutto, che io non ho posto il problema — per quanto si riferisce alla struttura attuale delle ferrovie — in termini disastrosi, perchè sarei evidentemente un incosciente se non riconoscessi che in Italia, nel campo dei trasporti e particolarmente nel campo delle ferrovie, è stato fatto moltissimo. Io ho semplicemente analizzato la situazione del bilancio comparandola — questo era il mio compito — con quella dei bilanci precedenti ed ho constatato che sono stati apportati dei tagli, non certamente per volontà dell'Amministrazione, ma a motivo della situazione, per così dire, congiunturale oggi esistente. I tagli più importanti, peraltro, sono stati apportati proprio là dove invece bisognerebbe imprimere uno sviluppo alla spesa e cioè nei capitoli relativi alla manutenzione ed al potenziamento della rete ferroviaria.

L'onorevole Ministro dirà certamente quali sono le cause che hanno determinato tutto questo: io ho solo impostato alcuni problemi in ordine a quella che è la politica generale che si intende seguire. È stato già dato l'incarico al ministro Jervolino di elaborare — sulla base delle linee generali scaturite dalle conclusioni della Commissione Nenni — le nuove linee di indirizzo della politica dei trasporti: io — ripeto — ho semplicemente indicato alcune vie di politica generale dei trasporti.

Ora, entrando nel merito del bilancio, in base alle cifre in esso impostate, a me pare che non vi siano neppure le premesse per questo nuovo indirizzo, suggerito appunto



dalla Commissione Nenni. Si potrà obiettare che tutto deve essere considerato nel quadro della programmazione: ebbene, anche io ho sottolineato che è l'attuale situazione che ha determinato questa situazione di bilancio e che, comunque, non sono pessimista, in quanto le prospettive sono tali da consentire il potenziamento dei servizi sia nel campo generale dei trasporti, sia specificatamente nel campo dell'Azienda delle ferrovie. Anzi, ho anche indicato nella mia relazione quali sono, a mio giudizio, le prospettazioni che si possono dare alla soluzione dei vari problemi: ho esposto, come problematica, alcune tesi, che vengono sostenute da varie parti, ma non spetta certo a me dire quale di tali tesi prevarrà, poichè è l'organo politico che deve determinare quale sarà quella più confacente alle esigenze della collettività nazionale.

Fatte queste premesse, devo dire al senatore Genco — che è stato uno di coloro che più si sono allarmati per la mia relazione — che il problema dei cosiddetti rami secchi non è una mia invenzione, ma è scaturito dalla relazione della Commissione Nenni (quindi da un giudizio collegiale). E lo stesso concetto è stato ancora ribadito da una tavola rotonda del collegio degli ingegneri ferroviari italiani, che hanno riaffermato gli stessi principi che io mi sono sforzato di esprimere. Non ho detto, d'altro canto, che sia necessario eliminare questa o quell'altra linea, questo o quell'altro ramo secco; sarà la situazione obiettiva che indicherà quali sono le linee che dovranno essere soppresse. Ho anche detto che, se lo Stato vorrà mantenere queste linee gli oneri relativi non dovranno gravare sulle Ferrovie, ma sulla collettività, trasformandosi in sostanza in una tassa per il contribuente italiano. Condivido pertanto pienamente il pensiero espresso dal senatore Zannini in proposito, nel senso che sarà la stessa posizione che i cittadini assumeranno rispetto alla convenienza di servirsi dell'automezzo o della ferrovia, che determinerà o meno la caduta di tali linee passive. Ritengo però che si tratti di un problema che vada comunque affrontato, perchè le Ferrovie non possono continuare ad essere

gravate di oneri passivi. Se si vuole creare un'Azienda di tipo strettamente industriale, autonoma, che sia — anche sul piano della impostazione — economicamente attiva, non è possibile proseguire per questa strada!

L'altra questione da me prospettata, che è stata oggetto di critiche, è quella della proliferazione delle autostrade. A tal proposito, devo precisare che non ho detto che non si debba portare a compimento il piano delle autostrade esistente, ma ho semplicemente fatto presente che non mi sembra assolutamente necessario — quando vi è ancora da affrontare un problema di potenziamento di alcuni trasporti, che sono trasporti di massa, che interessano la collettività, soprattutto quei cittadini che non si possono servire delle autostrade, quando ancora non è terminato l'attuale piano delle autostrade — impostare nuovi programmi. Si sta già parlando, infatti, della costruzione di una autostrada Bari-Taranto, della quale — a mio avviso — non si vede la necessità dal momento che si sta attuando il programma dell'autostrada adriatica, che dovrebbe arrivare fino a Lecce, e che sullo stesso tratto Bari-Taranto si sta costruendo una superstrada larga 24 metri, a tre corsie. Ritengo, quindi, che sia un non senso una tale proliferazione di autostrade che tra l'altro, soprattutto per quanto si riferisce alla Bari-Taranto, metterebbero le ferrovie ancor più in difficoltà di quanto non lo siano attualmente.

C R O L L A L A N Z A . Il fatto è, però, che la proliferazione delle autostrade si verifica maggiormente al Nord che al Sud, nonostante che il Nord abbia una rete ferroviaria che il Sud non ha!

G I A N C A N E , *relatore*. D'accordo; questo, però, è un altro discorso. Io adesso sto guardando quelli che sono gli aspetti della questione in base al programma. Ed il senatore Ferrari, infatti li ha perfettamente individuati, rendendosi conto dello stato di abbandono in cui versa la rete ferroviaria specialmente al Sud. Sembra quasi che sotto questo punto di vista l'Italia sia divisa

in due: da Roma in su si viaggia in treni dei quali dobbiamo veramente essere orgogliosi, da Roma in giù, al contrario, si viaggia in treni il cui stato è assolutamente deplorevole!

Ora, questi sono problemi che vanno affrontati, appunto, attraverso una politica generale dei trasporti ed io — a questo riguardo — ho molta fiducia nella sensibilità del Ministro che, oltre tutto, è meridionale e meridionalista.

Condivido inoltre la richiesta, avanzata dal senatore Lombardi, di rendere pubbliche — dato che ormai il Consiglio dei ministri credo si sia pronunziato su di esse — le linee generali che si intendono seguire in sede di politica dei trasporti, scaturite dalle conclusioni della Commissione Nenni: sarà, comunque, l'onorevole Ministro a darci la massima informazione su tali problemi.

Per quanto si riferisce poi alla navigazione interna, sulla quale — come avevo già detto — mi riservo di essere più diffuso in sede di stesura del parere definitivo da inviare alla 5<sup>a</sup> Commissione, devo riconoscere che il Ministero dei trasporti ha già fatto molto: al riguardo, invece, è carente, per quanto si riferisce alle strutture, il Ministero dei lavori pubblici. In sede di esame dello stato di previsione di questo Ministero, pertanto, noi dovremo levare la nostra voce affinché sia risolto un problema che, a mio avviso, è un problema di fondo dell'economia italiana, perchè lo sviluppo della navigazione interna comporterà certamente uno sviluppo di tutta l'attività economica ed industriale del nostro Paese.

Ritengo con questo di avere assolto, sia pure non organicamente, al mio compito: nella stesura del parere da trasmettere alla Commissione finanze e tesoro terrò conto peraltro — ripeto ancora una volta — di tutti i suggerimenti che sono scaturiti dal dibattito.

**J E R V O L I N O**, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Desidero dire in primo luogo che, pur condividendo il concetto affermato ieri dai senatori De Unterrichter e Genco (secondo i quali il rela-

tore di maggioranza deve esprimere il pensiero della stessa ma non il suo personale), tuttavia non sono affatto dispiaciuto — nonostante le precisazioni che ha testè fatto — della relazione svolta dal senatore Giancane. Non sono dispiaciuto sia perchè egli ha detto delle verità che sono ormai note, sia anche perchè sono pienamente convinto che di fronte alle gravi difficoltà in cui si trova il Ministero dei trasporti e, in modo particolare, l'Azienda delle ferrovie dello Stato, sia necessario suonare il campanello d'allarme affinchè non solo l'opinione pubblica ed i parlamentari, ma anche chi ha la responsabilità, in questo momento, di dirigere quel Dicastero e tutti i membri del Governo facciano più di quanto è stato fatto fino ad ora.

Risponderò quindi solamente agli ordini del giorno che sono stati presentati riservandomi di svolgere davanti all'Assemblea una relazione più ampia rispondendo a tutte le obiezioni prospettate. Presenterò anche un quadro organicamente preciso di quella che è la situazione attuale dei trasporti in Italia.

Il senatore Ferrari ha avuto la bontà di ricordare che l'anno scorso io avevo già preannunziato che le previsioni fatte nel bilancio del 1965 erano ottimistiche e che, quindi, avremmo avuto delle sorprese e delle sorprese veramente gravi. Nel mese di agosto, infatti, noi abbiamo una differenza in meno sulle previsioni di 5 miliardi e 446 milioni; il che significa il 13,7 per cento in meno. Bisogna peraltro tenere presente che agosto è stato, negli anni precedenti, il mese nel quale il numero dei viaggiatori è invece aumentato notevolmente. Questo è un indice veramente grave e mi compiaccio che il senatore Giancane nella sua relazione concisa, ma precisa e non disorganica — come per modestia ha voluto affermare — lo abbia messo in evidenza. Nei primi otto mesi di quest'anno, quindi, noi abbiamo in valori assoluti una differenza rispetto alle previsioni di 37 miliardi e 95 milioni, cioè il 13,8 per cento in meno: il che giustifica anche il fatto che il *deficit* di previsione del 1966 sia notevolmente maggiore di quello del 1965. Quel *deficit*, in-

fatti, era semplicemente presumibile, ma non rispondente a realtà.

Per quanto si riferisce poi al primo ordine del giorno presentato, quello del senatore Crollalanza, concernente il potenziamento della rete dei servizi ferroviari nella regione pugliese, desidero rilevare — condividendo pienamente le osservazioni fatte ieri dal senatore Florena — che il raddoppio delle linee non deve essere guardato da un punto di vista particolaristico, ma in una visione panoramica, generale.

Per quanto riguarda l'invito che il senatore Crollalanza rivolge al Governo per il raddoppio del binario nel tratto Bari-Lecce e Foggia-Caserta e per la rettifica e l'ammmodernamento del tratto Bari-Taranto, devo far presente che tali opere non sono per il momento comprese nel piano del potenziamento della rete, in quanto l'entità attuale e prevedibile del traffico non giustifica l'attuazione del provvedimento, anche in relazione alle preminenti esigenze di altre linee già oggi impegnate da un traffico rilevante e prossime a saturazione.

Desidero inoltre ricordare al senatore Crollalanza che sulla rete ferroviaria statale della Puglia, ed in particolare sulle linee che più direttamente interessano le nuove zone di sviluppo (Val Basento, Taranto, Brindisi, Bari, eccetera) in anni recenti sono stati eseguiti notevoli lavori di ammodernamento (rinnovamento del binario, sistemazione piazzali, riclassamento opere di arte, nuovi impianti di segnalamento e sicurezza, eccetera) degli impianti fissi, nonchè si è proceduto alla eliminazione della trazione a vapore, sostituita dall'elettificazione sulla Bari-Termoli e dalla graduale dieselizzazione dei servizi viaggiatori e merce sulle altre linee.

Ad ogni modo, nell'ambito dei noti provvedimenti del « Piano decennale per le Ferrovie dello Stato » sono stati inclusi altri notevoli lavori atti a potenziare la rete ed i servizi ferroviari della regione stessa.

In particolare, è programmato il potenziamento delle stazioni di Foggia, Bari, Brindisi, Lecce e Taranto nonchè dei tratti di linea Bari-Taranto e Brindisi-Lecce mediante l'impianto del blocco elettrico e del

segnalamento luminoso, con relative migliorie ai dispositivi d'armamento in diversi impianti intermedi.

Sul tratto Brindisi-Taranto è infine previsto il miglioramento del sistema di segnalamento.

Ho voluto dire quanto sopra per precisare che, quando si attuano migliorie del genere, anche se, in parte, tali migliorie rendono più celere il corso dei treni eliminando molti degli inconvenienti che, purtroppo, attualmente si verificano sui tratti ferroviari dell'Italia meridionale.

Per quanto riguarda invece l'invito al Governo ad assicurare, nei luoghi di maggior produzione ortofrutticola, scorte adeguate di carri refrigeranti per l'inoltro di tali prodotti sui mercati nazionali ed esteri, faccio presente che, negli ultimi anni, l'Azienda delle ferrovie dello Stato ha riservato alla costruzione di tali veicoli cospicue aliquote dei finanziamenti disponibili, prescindendo da ogni valutazione di redditività dell'investimento, giacchè è anzi notoria la non redditività per le Ferrovie dello Stato di tali trasporti.

In tal modo, la consistenza dei carri refrigeranti è aumentata dalle 5.800 unità del 1957 alle attuali 9.700, ciò che nella campagna ortofrutticola del 1965 (anche per effetto della sua entità inferiore a quella del 1964) ha consentito di fornire sempre regolarmente i veicoli richiesti. Ulteriori benefici saranno conseguiti man mano che entreranno in servizio i nuovi carri già commissionati all'industria costruttrice, fino a raggiungere, a fine 1966, una consistenza complessiva di circa 10.300 unità.

In conclusione, senatore Crollalanza, mi dichiaro senz'altro favorevole all'accoglimento della prima parte del suo ordine del giorno, concernente il potenziamento della rete dei servizi ferroviari nella regione pugliese, nonchè dell'ultima parte, riguardante la fornitura dei carri refrigeranti per l'inoltro dei prodotti ortofrutticoli sui mercati nazionali ed esteri; accetto invece a solo titolo di raccomandazione la parte nella quale si invita il Governo a raddoppiare il binario sui tratti Bari-Lecce e Foggia-Ca-

serta ed a rettificare ed ammodernare il tronco Bari-Taranto.

C R O L L A L A N Z A. Le faccio presente, signor Ministro, che in tal modo si escluderà il raddoppio del binario su tratti che sono ingiustamente considerati di carattere locale, mentre rappresentano il completamento di linee di grande traffico come l'Adriatica e la linea che collega la Puglia con Napoli e Roma.

Comunque, prendo atto di quanto ella mi ha detto.

J E R V O L I N O, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Sapendo quanto la questione le stia a cuore aggiungerò, senatore Crollalanza, che non è escluso che in sede di piano decennale anche il raddoppio di queste linee si possa effettuare.

Tuttavia, poichè non me la sento di prendere impegni quando non ho l'assoluta certezza di poterli mantenere, ho il dovere di ribadire che, nel momento attuale, il raddoppio della Bari-Lecce e della Foggia-Caserta, nonchè la rettifica del tratto Bari-Taranto, non sono attuabili.

Passando al secondo ordine del giorno presentato dal senatore Crollalanza, che sollecita l'inizio dei lavori di ammodernamento dell'aeroporto di Bari, per il quale sono assicurati da tempo i finanziamenti da parte della Cassa per il Mezzogiorno, dichiaro di accoglierlo integralmente.

Il progetto per quest'opera prevede una spesa di 4 miliardi e mezzo: 3 a carico dello Stato, previsti nella programmazione quinquennale, e 1,5 a carico della Cassa per il Mezzogiorno.

Tale progetto è stato già approvato dal Consiglio superiore dell'aviazione civile e dal Consiglio superiore dei lavori pubblici. Occorre, però, l'approvazione da parte di una Commissione nominata dalla Cassa per il Mezzogiorno; pertanto, non appena quest'ultima avrà provveduto, si darà corso all'opera.

Infine, per quanto riguarda il terzo ordine del giorno presentato dal senatore Crollalanza, per la realizzazione della linea aerea Catania-Bari-Milano, devo dire che le inda-

gini di mercato, che sono state effettuate per vedere se fosse conveniente il dirottamento a Bari della linea Catania-Milano, hanno dato esito negativo. Si è infatti riscontrato, per quanto riguarda il settore Bari-Milano, che un servizio giornaliero con aeromobile Viscount — operato nei mesi estivi di più alto traffico del 1964 — ha dato modesti risultati e cioè una media di 16 passeggeri a volo su un aeromobile di 52 posti.

Non vi è dunque una grande convenienza economica di attuare la linea. In ogni caso, la questione sarà riesaminata in sede di attuazione del programma quinquennale, in relazione ai fondi che potranno essere assegnati per l'istituzione di nuove linee aeree.

Concludendo, accolgo questo ordine del giorno del senatore Crollalanza a titolo di raccomandazione.

C R O L L A L A N Z A. Mi sia permesso obiettare che la realizzazione della linea aerea Catania-Bari renderebbe possibile, sul piano economico, un notevole incremento negli scambi tra le due città che hanno molti interessi in comune.

Comunque prendo atto delle considerazioni svolte in proposito dall'onorevole Ministro.

J E R V O L I N O, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Per quanto riguarda l'ordine del giorno dei senatori Massobrio e Veronesi, riguardante il risanamento dell'Azienda ferroviaria, esso è accolto come raccomandazione.

A questo proposito, e rispondendo così a quanto auspicato ieri anche dal senatore Giacomo Ferrari desidero mettere in rilievo che il Ministero dei trasporti ha assiduamente lavorato per elaborare un disegno di legge di riforma dell'Azienda e si è molto discusso se questa debba continuare ad esistere come Azienda di Stato o se, invece, debba assumere una personalità giuridica autonoma.

Per la verità, molte persone competenti si sono dimostrate favorevoli a quest'ultima soluzione, che indubbiamente comporte-

rebbe notevoli vantaggi economici; tuttavia, sono state tenute presenti anche le preoccupazioni dei dipendenti dell'Azienda, che temono, nel caso si opti per la soluzione di cui sopra, di perdere la loro posizione di dipendenti dello Stato per diventare impiegati privati.

In proposito, sono state fatte lunghe discussioni alle quali, oltre agli Uffici competenti del mio Dicastero, ho interessato anche tecnici estranei all'Amministrazione. Si è così pervenuti alla stesura del testo di un disegno di legge, che risponde in gran parte ai criteri enunciati dai senatori Massobrio e Veronesi, e che è stato inviato, per il concerto, agli altri Ministeri interessati.

Aggiungo che per la prima volta, nella nostra storia politica, la riforma di una Azienda di Stato avviene — e ciò per mia iniziativa — non solo con la partecipazione di uomini politici e di tecnici sperimentati e valorosi, ma anche con la collaborazione attiva ed utile — anche se in taluni momenti i dissidi sono stati violenti — dei rappresentanti di tutti i sindacati, con i quali abbiamo lungamente lavorato.

Mi auguro, dunque, che il testo predisposto possa al più presto essere presentato al Parlamento dopo che avrà ricevuto l'approvazione dai Ministeri competenti e, in modo particolare, dal Tesoro per quanto riguarda la spesa.

Rispondendo ora al senatore Genco, il quale ha presentato un ordine del giorno con il quale si invita il Governo a predisporre un organico piano di sistemazione della rete ferroviaria nel quadrilatero Foggia-Brindisi-Taranto-Matera, dirò che accolgo il suo ordine del giorno come raccomandazione.

Come ho già precisato poc'anzi a proposito di un ordine del giorno del senatore Crollalanza, vi è da dire che su tutte le linee ferroviarie statali della Puglia, Lucania e Calabria (e in particolare sulla litoranea Adriatica, sulle linee interne Bari-Taranto e Battipaglia-Metaponto-Taranto, nonché sulla litoranea jonica, Metaponto-Reggio Calabria) sono già in corso notevoli lavori agli impianti fissi e si sta curando la

dotazione di nuovo e più moderno materiale mobile. Nel momento in cui si procederà all'elaborazione del programma di investimenti relativo alla seconda fase quinquennale del « Piano decennale », non si mancherà di tener conto delle ulteriori esigenze di traffico connesse con lo sviluppo in atto delle regioni interessate; in quell'occasione saranno, in sede debita, considerate anche le maggiori necessità afferenti alle ferrovie in concessione della Puglia, della Lucania e della Calabria.

Per quanto riguarda le linee ferroviarie in concessione, la gestione governativa delle ferrovie calabro-lucane ha già studiato, d'accordo con i competenti uffici del Ministero dei trasporti, un piano completo di ammodernamento e potenziamento delle suddette ferrovie, il quale tiene conto della nuova situazione creatasi con il recente sviluppo della industrializzazione della zona.

Circa le ferrovie del sud-est, che interessano il quadrilatero citato, esse, pur essendo state recentemente ammodernate, sono state incluse nel piano della programmazione nazionale per un ulteriore potenziamento.

**G E N C O .** Più che di potenziare le linee, signor Ministro, si tratterebbe di rivedere tutto il sistema ferroviario della zona alla luce delle nuove realtà ed esigenze del traffico.

**J E R V O L I N O ,** *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Passo ora a dare risposta ai due ordini del giorno presentati dal senatore Ferrari ma, prima di far questo, desidero ringraziarlo per le espressioni avute nei miei confronti e che io gli ricambio con uguale sincerità ed amicizia.

Il primo dei due ordini del giorno presentati, caro senatore Ferrari, è la sintesi di tutto un programma e richiederebbe non pochi minuti, ma parecchie ore di discussione; pertanto mi limiterò ora ad una breve esposizione, dichiarandomi a disposizione del senatore Ferrari se egli vorrà venire al Ministero dei trasporti per avere tutti gli altri ragguagli di cui avesse bisogno.

Comincio, dunque, con il rispondere brevemente al primo punto dell'ordine del giorno in esame, nel quale si invita il Governo a presentare una situazione attuale delle linee in concessione e delle linee dello Stato con la consistenza degli impianti fissi e degli impianti mobili nonchè di tutte le attrezzature.

Ebbene, senatore Ferrari, le ferrovie in concessione all'industria privata, sono costituite da un complesso di 66 linee a scartamento ordinario e 44 a scartamento ridotto, che si sviluppano per chilometri 4.807,455 complessivi.

Le installazioni fisse comprendono 1.415 stazioni e fermate e 1.048 ponti e viadotti. Costituiscono il materiale rotabile e di trazione 341 locomotive, 547 automotrici, 1.192 carrozze per viaggiatori e 3.587 carri merci.

G E N C O . Per avere un quadro panoramico di tutti questi dati sarebbe quanto mai opportuno, signor Ministro, che ella ci facesse avere le statistiche che in proposito sono state pubblicate.

In tal modo, la biblioteca della Commissione, per la quale da anni mi batto, si arricchirebbe di un volume estremamente utile ai nostri lavori.

J E R V O L I N O , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Ho già dato disposizioni, senatore Genco, perchè le pubblicazioni più significative fatte dalle Ferrovie dello Stato siano messe a disposizione della Commissione.

Accolgo comunque la richiesta e provvederò senz'altro anche per quanto si riferisce alla motorizzazione civile.

Come dicevo, dunque, le installazioni fisse comprendono 1.415 stazioni e fermate e 1.048 ponti e viadotti. Costituiscono il materiale rotabile e di trazione 341 locomotive, 547 automotrici, 1.192 carrozze per viaggiatori e 3.587 carri merci.

Non leggerò i dati relativi alla parte di competenza dell'Azienda delle ferrovie dello Stato perchè sarebbe troppo lungo: li passerò comunque al senatore Ferrari perchè possa prenderne visione.

Per quanto si riferisce poi ad un'iniziativa per il riscatto di ferrovie concesse all'in-

dustria privata, questa non potrebbe essere presa in considerazione dal Ministero se non dopo aver valutato, caso per caso, la convenienza della loro inclusione nella rete statale, tenuto anche conto dell'interesse che presentano per l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato. Il senatore Ferrari, peraltro, sa perfettamente che l'Azienda non gradisce tale passaggio, perchè, aggraverebbe enormemente il peso che essa sostiene anzichè facilitarne il compito. Ad ogni modo, è necessario tenere conto che l'Azienda delle ferrovie dello Stato in questo momento è in via di trasformazione: si vedrà, quindi, al momento opportuno, quando cioè sarà discusso il famoso disegno di legge, cui è stato fatto più volte cenno, riguardante la riforma dell'Azienda stessa, se sia o meno conveniente accogliere questa richiesta.

La terza parte dell'ordine del giorno presentato dal senatore Ferrari si riferisce alla possibilità di intervento finanziario da parte dello Stato a favore di aziende di pubblici trasporti municipalizzate e provincializzate) e, quando vi saranno, anche regionalizzate). In proposito, vi è da dire che tale possibilità è limitata, in base alle disposizioni legislative in vigore, ai soli servizi a carattere extraurbano le cui concessioni siano state, a suo tempo, assentite dallo Stato. Le ferrovie urbane non sono comprese, in quanto gli oneri ricadono non sul nostro Ministero, ma su quello dell'interno: se dovessero ricadere, infatti, sul nostro Ministero, sarebbero così pesanti da rendere ancora più difficile la vita del Ministero stesso! La situazione deficitaria degli altri servizi viene invece assorbita dai bilanci degli enti locali.

Qualsiasi forma di aiuto finanziario o agevolazione, di carattere evidentemente fiscale, richiede un appropriato esame dei competenti organi ministeriali per le eventuali iniziative di legge.

Per quanto si riferisce al quarto punto dell'ordine del giorno, e cioè per quanto riguarda gli autoservizi di linea, devo dire che l'esigenza di una riforma legislativa della disciplina organica delle pubbliche autolinee è stata da tempo avvertita spontaneamente dal Governo, e per tale fine sono stati anche presentati, nel 1957 e nel 1961, rispet-

tivamente alla Camera dei deputati ed al Senato, due disegni di legge, entrambi decaduti per la fine delle legislature. Ad ogni modo, in adesione all'invito contenuto nell'ordine del giorno, non mancherò di dare corso allo studio per l'elaborazione di un nuovo disegno di legge, che tenga presente non solo le proposte che erano state avanzate nel 1957 e nel 1961, ma anche quelle che sono le nuove esigenze moderne: ma ciò sarà possibile soltanto quando sarà approvato dal Parlamento il piano quinquennale di sviluppo economico, nel quale vengono stabiliti principi fondamentali per il futuro sviluppo dei trasporti e per il loro razionale riordinamento.

Per quanto riguarda la navigazione interna, desidero rilevare che il Ministero dei trasporti è pienamente convinto (ed anche l'onorevole relatore ha ricordato che il Ministero ha fatto al riguardo tutto quello che poteva fare) che essa può svolgere una sua insostituibile funzione a beneficio della economia del Paese, purchè siano sollecitamente eliminati alcuni ostacoli che impediscono la regolarità e la continuità dei servizi di trasporto e sia assicurato il collegamento dei porti marittimi con gli importanti centri vitali dell'entroterra padano, quali Ferrara, Mantova, Cremona, Piacenza e Milano.

Naturalmente, la realizzazione delle opere idroviarie comprese nel programma quinquennale porrà in essere le condizioni per un più dinamico sviluppo dei trasporti sulle vie d'acqua interne con risultati di grande rilievo, non solo sotto il profilo degli interessi delle province padane, ma anche sul piano economico nazionale.

Devo anche ricordare che è in fase di attuazione la legge a favore della navigazione interna, d'iniziativa governativa, con la quale il Ministero dei trasporti ha inteso incrementare i traffici idroviari e le necessarie attrezzature.

Sono anche in corso altri provvedimenti per dotare gli Uffici di porto, nei limiti della disponibilità di bilancio, dei mezzi occorrenti al migliore svolgimento dei compiti di istituto.

L O M B A R D I . A questo proposito, desidero far presente all'onorevole Ministro che tra poco scadrà la legge 14 novembre 1962, n. 1616. Non si provvede ad un suo rinnovo?

J E R V O L I N O , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Proprio per non far venir meno le provvidenze previste da tale legge, stiamo esaminando se non sia il caso di procedere all'elaborazione di un nuovo disegno di legge.

Per quanto riguarda infine il coordinamento dei trasporti, posso dire che questo è un problema che è sottoposto alla costante attenzione del Ministero, che lo esamina nella duplice prospettiva di un armonico contemperamento delle differenti esigenze del pubblico interesse e della disciplina dello sviluppo dei vari sistemi di trasporto, in modo da consentire loro di svolgere il ruolo che è proprio di ciascuno di essi.

Nel complesso, quindi, salvo le riserve per quel riguarda la parte relativa alle ferrovie concesse e quella riguardante le aziende di pubblici trasporti municipalizzate e provincializzate, posso accogliere l'ordine del giorno presentato dal senatore Ferrari, come raccomandazione.

Per quanto si riferisce al secondo ordine del giorno presentato dal senatore Ferrari, devo dire, invece, con molto dolore perchè avevo viva speranza di poter fare diversamente, di non poterlo accogliere.

Vi è da rilevare, infatti, che l'entità dei traffici diretti tra il transito del Brennero e la zona di La Spezia e Livorno è tuttora limitata, per cui la potenzialità delle linee statali interessate da tali traffici risulta più che sufficiente al soddisfacimento delle relative esigenze.

Ad ogni modo, in previsione di futuri sviluppi del traffico medesimo, si trova in corso di attuazione, od è comunque previsto di realizzare nel quadro dei finanziamenti di cui alla legge 2 novembre 1962, un vasto programma di lavori intesi a potenziare l'esistente istradamento della ferrovia statale Brennero-Verona-Piadena-Parma-La Spezia.

Fra tali provvedimenti, si ricordano il rinnovamento dell'armamento su estese tratte dell'intero itinerario: la testè ultimata trasformazione del sistema di trazione elettrica da corrente trifase a continua sulla Brennero-Bolzano; la dieselizzazione dei servizi viaggiatori e merci, e connesse sistemazioni di impianti, sull'intero itinerario Verona-Piadena-Parma, dieselizzazione che permetterà di conseguire con una spesa notevolmente minore vantaggi del tutto paragonabili a quelli realizzabili con la trazione elettrica; l'ampliamento dei piazzali e l'ammodernamento degli impianti di sicurezza, di segnalamento ed apparati centrali sulla Parma-La Spezia, provvedimenti che consentiranno di adeguare anche quest'ultimo tratto alle necessità dei previsti maggiori traffici futuri, senza che occorra far luogo alle molto più onerose e difficoltose soluzioni di raddoppio del tratto Parma-Suzzara.

Essendo in atto i suddetti miglioramenti per l'itinerario statale Brennero-Verona-Piadena-Parma-La Spezia, non sussiste, almeno per ora (ho molto insistito per non precludere definitivamente la possibilità di accogliere la richiesta avanzata dal senatore Ferrari), la necessità di includere nella rete delle ferrovie dello Stato la ferrovia concessa Parma-Suzzara, al fine di disporre, attraverso il nuovo itinerario Brennero-Verona-Suzzara-Parma-La Spezia, di un istadamento di appena 12 chilometri più breve dell'attuale. Infatti, tale limitato accorciamento di percorso non risulterebbe determinante, sotto l'aspetto tecnico dell'esercizio, per un congruo acceleramento e miglioramento delle relazioni dirette Brennero-La Spezia, mentre sotto l'aspetto finanziario richiederebbe, oltre alle spese di riscatto, investimenti assai ingenti per ammodernare i vetusti ed inadeguati impianti della ferrovia concessa Parma-Suzzara.

Potrei, pertanto, anche dire di accettare tale ordine del giorno come raccomandazione, ma sarebbe una raccomandazione che darebbe un affidamento meno impegnativo di quello che, viceversa, dà nei confronti dell'ordine del giorno precedente.

Comunque, se il senatore Ferrari, dopo la discussione del bilancio, avrà la cortesia

di venire a farmi una visita al Ministero, sarò ben lieto di discutere la questione insieme con i rappresentanti delle ferrovie, ai quali egli potrà fornire maggiori schiarimenti al riguardo di quelli che sono stato in grado di fornire io.

FERRARI GIACOMO. Le faccio presente, signor Ministro, che altri Ministri dei trasporti hanno in passato preso impegni nel senso voluto dal mio ordine del giorno. Ella si potrebbe facilmente rendere conto della necessità di quanto ho prospettato provocando una riunione degli enti locali e delle Camere di commercio interessate.

JERVOLINO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Io desidero sempre mantenere gli impegni che assumo e pertanto, in questo momento, non posso far altro che accogliere l'ordine del giorno riguardante il riscatto del tronco ferroviario Suzzara-Parma come raccomandazione, ma con gravi riserve.

Se il senatore Ferrari avrà la compiacenza di venire al Ministero dei trasporti, discuteremo ancora della questione e vedremo che cosa si potrà fare in proposito; bisognerà soprattutto arrivare ad un accordo con l'Azienda ferroviaria che è piuttosto riluttante ad accogliere le ferrovie concesse. Se si giungerà ad una soluzione che lo soddisfi, sarò lietissimo di avere accontentato un amico come il senatore Ferrari.

FERRARI GIACOMO. Bisognerebbe vedere perchè è avvenuto il passaggio della concessione alla società Veneta e non al Consorzio.

JERVOLINO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. In sede competente esamineremo tutti questi precedenti e ci renderemo conto se vi è stata una qualche rinuncia da parte dei Comuni interessati.

Passando ora all'ordine del giorno presentato dai senatori Martinez e Giancane, con il quale si invita il Governo a predisporre un piano organico per rendere più



efficiente la linea ferroviaria Taranto-Reggio Calabria sul piano tecnico, dichiaro di accoglierlo senz'altro come raccomandazione.

Eguualmente come raccomandazione accolgo il secondo ordine del giorno dei senatori Martinez e Giancane riguardante i collegamenti ferroviari nell'ambito del triangolo industriale Brindisi-Bari-Taranto ed il raddoppio del binario delle linee Taranto-Bari e Lecce-Brindisi-Bari.

Il senatore Lombardi non ha presentato alcun ordine del giorno, ma mi ha rivolto una semplice richiesta di schiarimento, alla quale rispondo che il Parlamento dovrà discutere il problema della riforma dell'Azienda ferroviaria di Stato.

Come ho già detto, il nuovo testo del progetto è stato inviato per l'esame ai Ministeri competenti e, pertanto, io sono perfettamente a posto avendo rispettato gli impegni assunti a suo tempo. Torno ad assicurare gli onorevoli senatori che è stato compiuto un lavoro veramente notevole, che mi auguro possa incontrare la generale adesione.

In sede di discussione in Aula farò anche cenno alla politica dei trasporti nell'ambito della CEE e della CEMT.

Per quanto riguarda il Consiglio superiore dei trasporti, ho da tempo predisposto l'apposito disegno di legge, che tuttavia, finora, non ha compiuto alcun passo in avanti. La sua costituzione, comunque, è prevista anche nel disegno di legge sulla riforma dell'Azienda delle ferrovie dello Stato. Fin da due-tre anni fa il senatore Giacomo Ferrari ha giustamente insistito perchè nel Consiglio superiore dei trasporti fossero rappresentati tutti i Ministeri interessati.

Il senatore Guanti mi ha chiesto informazioni circa l'Ente autotrasporti merci (EAM).

Posso comunicargli, al riguardo, che è stato predisposto un disegno di legge, il quale prevede un riordinamento dell'ente e si trova, allo stato attuale, in fase di concerto con gli altri Ministeri interessati.

Per quanto riguarda l'emendamento proposto dai senatori Giancane e Zannini, concernente l'istituzione di un nuovo capitolo di spesa per l'addestramento e l'abilitazio-

ne degl'ispettori di volo, dichiaro che il capitolo 5173, al quale i presentatori hanno fatto riferimento per lo storno dei 40 milioni richiesti, non può essere depauperato di una tale somma in quanto è dotato di soli 100 milioni, che sono appena sufficienti per le finalità per le quali il capitolo medesimo è stato istituito.

Posso tuttavia assicurare la Commissione che mi impegno a considerare la possibilità di destinare al fine indicato una eguale somma, prelevandola — ove ciò sia possibile — da altro capitolo che, per la sua denominazione, lo consenta.

Si potrebbe addirittura attuare questa proposta: stornare i 40 milioni dal capitolo n. 1338 che prevede uno stanziamento di un miliardo, 365 milioni e 500 mila lire.

**C R O L L A L A N Z A**. Se non esiste una legge che autorizzi il Ministero al prelevamento della somma, la Corte dei conti non passa il provvedimento.

**J E R V O L I N O**, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Sono questioni sulle quali si può discutere e, in effetti, si discute.

**P R E S I D E N T E**. L'intestazione stessa del capitolo al quale fa riferimento l'onorevole Ministro consente di impiegare una parte dei fondi a questi scopi.

**L O M B A R D I**. L'iscrizione in bilancio della cifra di 40 milioni per la scuola aeronautica può derivare da una legge organica, o da una legge speciale: da una legge organica riguardante questo settore, che preveda delle spese con un elenco tassativo, oppure da una legge speciale che istituisca la scuola e preveda i fondi necessari. Se non sussiste l'una o l'altra ipotesi, non si può far niente, neppure con un emendamento, perchè con la legge di bilancio non si può modificare la situazione in atto.

**P R E S I D E N T E**. Il problema potrà essere risolto in Assemblea.

J E R V O L I N O , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Al termine di questa discussione, desidero dire qualcosa. La vostra collaborazione non cessi, nè in questa sede, nè dopo la discussione in Aula. Il Ministro è sempre lieto di essere confortato dall'intelligente, appassionato e illuminato consiglio che viene dai colleghi, e in modo particolare dai colleghi senatori.

F A B R E T T I . Signor Ministro, l'avevo pregata di darmi notizie su due questioni. La prima riguardava la situazione dell'« Itavia », la serietà della struttura di questa azienda. Non vorremmo che le centinaia di milioni che gli enti locali pagano annualmente fossero buttati via, in mano a gente che non merita.

J E R V O L I N O , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Credevo che nella seduta odierna si dovessero trattare soltanto gli ordini del giorno. Comunque non ho alcuna difficoltà a rispondere. Nell'« Itavia » c'è stato un cambiamento del consiglio di amministrazione: il presidente è cambiato, e così pure l'amministratore delegato. Le cose vanno migliorando.

F A B R E T T I . L'altra questione riguardava la richiesta di raddoppio della linea tra Ancona e Roma. Quella linea non è a sè stante, bensì è legata ad una serie di altre linee per cui l'avvio del raddoppio risolverebbe molti problemi della viabilità ferroviaria.

J E R V O L I N O , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Dico a lei quanto ho già detto ai senatori Giancane, Genco e Crollanza. Se con il piano decennale sarà possibile, si farà; altrimenti si dovrà potenziare la linea attuale. Non sono

in condizioni di dare altra risposta. L'unica cosa che posso assicurare è che la questione sarà tenuta particolarmente presente.

F A B R E T T I . La ringrazio, signor Ministro.

G E N C O . Vorrei ancora dire una parola relativamente alle scuole aeronautiche. L'anno scorso, in sede di discussione del bilancio, ho chiesto al Ministro della pubblica istruzione che, come ci sono gli istituti nautici, si creasse anche un istituto aeronautico. Ritiene il Ministro che sia utile ribadire la questione durante questa discussione del bilancio dei trasporti?

J E R V O L I N O , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Senz'altro.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro concluso l'esame dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

Se non vi sono osservazioni in contrario, possiamo conferire mandato di fiducia al senatore Giancane per la redazione del parere sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, da trasmettere alla Commissione finanze e tesoro. S'intende che il senatore Giancane terrà conto delle osservazioni e dei rilievi avanzati nel corso della discussione ed esporrà, nella sua relazione, il parere della maggioranza.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle ore 10,30.

Dott. MARIO CARONI

Direttore generale dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari