

N. 902-A
Resoconti IX

BILANCIO DI PREVISIONE DELLO STATO PER L'ANNO FINANZIARIO 1965

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^a Commissione permanente
(Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile)

INDICE

SEDUTA DI GIOVEDI' 14 GENNAIO 1965	
PRESIDENTE	Pag. 2, 15, 27, 33, 34, 36, 38, 40, 41
ADAMOLI	2, 22, 24, 34, 35, 36
CORBELLINI	3
ROLLALANZA	2, 21, 22, 24, 25, 41
DERIU, <i>relatore</i>	3
FERRARI Giacomo	16, 17, 28
FLORENA	37
GENCO	2, 17, 28, 30, 32, 37
GIANCANE	39
JERVOLINO, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>	3, 21, 22, 25, 30, 32, 35, 36, 38, 41
LOMBARDI	33
MASSOBRIO	27

SEDUTA DI MERCOLEDI' 20 GENNAIO 1965

PRESIDENTE	Pag. 41, 52, 54, 56, 57, 58, 59, 60, 62
ADAMOLI	45, 51
CORBELLINI	58
ROLLALANZA	50
DERIU, <i>relatore</i>	41, 43, 61, 62
FERRARI Giacomo	56, 57, 58
FLORENA	54, 60
GAIANI	47
GENCO	46, 51, 52, 57, 60
GIANCANE	60
JERVOLINO, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>	41, 42, 43, 45, 46, 47, 50, 51, 52, 54, 56, 57, 58, 59, 60, 61
LOMBARDI	45, 58, 59
MASSOBRIO	58

SEDUTA DI GIOVEDÌ 14 GENNAIO 1965**Presidenza del Presidente GARLATO***La seduta è aperta alle ore 10.*

Sono presenti i senatori: Adamoli, Corbellini, Crollalanza, Deriu, De Unterrichter, Fabretti, Ferrari Francesco, Ferrari Giacomo, Florena, Focaccia, Gaiani, Garlato, Genco, Giancane, Guanti, Lombardi, Massobrio, Restagno, Spataro, Spezzano, Tomassini e Vergani.

Interviene il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile Jervolino.

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1965**— Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile (Tabella n. 9)**

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca l'esame del disegno di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1965 — Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile », già approvata dalla Camera dei deputati.

Prima di iniziare l'esame del bilancio, ritengo sia utile considerare i tempi di svolgimento di tale discussione.

La Commissione è stata convocata per oggi e per domani mattina, ma molti degli onorevoli senatori mi hanno fatto presente che, per impegni inderogabili, sarebbero domani impossibilitati ad intervenire alla discussione, che, d'altro canto, non è pensabile che si possa esaurire nella odierna mattinata, anche lavorando fino alle 14.

Un'altra riunione si potrebbe tenere nel pomeriggio di oggi ma, purtroppo, il ministro Jervolino si trova nell'impossibilità di intervenire a causa di impegni presi in precedenza.

Vi è tuttavia da tener conto che la Commissione finanze e tesoro sollecita l'invio del nostro parere sul bilancio di cui trattasi; per-

tanto cerchiamo ora di metterci d'accordo sulla procedura migliore da seguire.

G E N C O . Come tutti gli altri membri della Commissione ho ricevuto il telegramma di convocazione della Commissione per i giorni 14 e 15 gennaio, per cui ho disposto i miei impegni in modo da essere libero in questi due giorni e dedicarmi all'esame del bilancio dei Trasporti.

Come me, immagino, avranno fatto gli altri onorevoli senatori e, solo per il fatto che qualcuno di essi ha altri impegni nella giornata di domani, non capisco perchè noi non dovremmo riunirci ugualmente concludendo la discussione di questo bilancio.

P R E S I D E N T E . Altri membri della Commissione, in questo caso, in numero piuttosto considerevole, mi hanno fatto presente la loro impossibilità ad intervenire domani alla nostra discussione. Io stesso ha un impegno inderogabile.

A D A M O L I . Non desidero sollevare questioni particolari ma dire solamente che noi abbiamo la preoccupazione del funzionamento razionale ed efficiente del nostro lavoro.

Alcuni nostri colleghi della 5ª Commissione ci hanno informato che quello sui Trasporti è uno dei pochissimi pareri che non è ancora pervenuto a quella Commissione e ci hanno sollecitato a redigerlo al più presto. Oggi il signor Presidente ha fatto presente che alla riunione di domani non potrebbero intervenire molti di noi a causa di precedenti impegni. Pertanto, tenendo conto delle varie esigenze, cerchiamo di arrivare ad una soluzione, non rinviando, però, di molto questa discussione.

P R E S I D E N T E . Le faccio presente, senatore Adamoli, che la mostra è l'unica Commissione che ha dovuto esprimere il proprio parere su ben quattro stati di previsione della spesa del bilancio statale!

C R O L L A L A N Z A . Domani mattina devo essere presente ad una riunione del Consiglio comunale di Bari che è importan-

te quanto questa Commissione; inoltre, se è vero che la 5ª Commissione sollecita il nostro parere sul bilancio dei Trasporti è altrettanto vero che, prima di arrivare ad esaminare tale parere, avrà ben altro da discutere e potrà facilmente lasciarci la possibilità di inviarle il nostro parere sui Trasporti nella prossima settimana.

C O R B E L L I N I. Domani mattina ho un impegno che non sono assolutamente in grado di rinviare.

D E R I U, *relatore*. Mi ero preparato a discutere il bilancio di cui trattasi oggi e domani, ma, se si intende rimandare alla prossima settimana la replica dell'onorevole Ministro, informo la Commissione che avrò poi bisogno di due giorni per stendere il mio parere; pertanto prima di giovedì prossimo, non sarò in grado di fornirlo.

J E R V O L I N O, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Tanto questa mattina che domani mattina sono a disposizione della Commissione, ma nel pomeriggio di oggi non potrei in quanto, avendo partecipato ieri al Consiglio dei Ministri, ho rimandato ad oggi gli impegni che avevo fissato per la giornata di ieri. Comunque, ripeto, domani dalle ore 9 fino alle 10,30 potrò essere presente in Commissione.

P R E S I D E N T E. Resta allora stabilito, se non vi sono osservazioni in contrario, che la Commissione si riunirà domani alle ore 9.

Iniziamo intanto l'esame dello stato di previsione; dò la parola al senatore Deriu per la sua esposizione.

D E R I U, *relatore*. La riforma intervenuta, sulla base di una recente legge votata dal Parlamento, nella elaborazione, presentazione e discussione del bilancio dello Stato, ha originato parecchi problemi procedurali che le Assemblee legislative debbono ancora approfondire e risolvere. Se è vero, infatti, che il bilancio non è soltanto la elencazione di un insieme di cifre previste nella parte di entrata ed in quella di uscita,

non è cioè un'operazione puramente e semplicemente ragionieristica, ma è l'atto fondamentale di cui si sostanzia l'attività dello Stato ed attraverso cui si documenta e si esprime la politica economica e sociale, interna ed estera, del Governo, è evidente che esso dovrà impegnare il Parlamento nel suo complesso e nei suoi organi componenti, più di quanto non sia stato possibile fare fino a questo momento.

Basti pensare, infatti, che le Commissioni competenti per materia e per settore di attività hanno avuto finora una partecipazione assai relativa alla discussione ed alla approvazione del bilancio per renderci conto della necessità che si trovino forme più idonee e più adeguate che consentano un ampio ed incisivo intervento di questi organismi all'esame ed alle conseguenti decisioni della politica dei Ministeri, la quale si articola e si concretizza proprio nel bilancio.

È mia modesta opinione che la discussione sul bilancio, vista anche la pratica impossibilità di addivenire a spostamenti o a modificazioni di voci e di cifre, debba principalmente incentrarsi nei punti salienti del documento che ci è stato presentato, risalire da esso agli aspetti più importanti dell'attività del Ministero per valutarne la validità sul piano consuntivo e previsionale e la sua rispondenza alla politica generale del Governo.

Dal canto mio mi sono proposto di non dilungarmi in una disamina minuziosa del bilancio, inteso come documento contabile, di non ripetere, parafrasandola, la relazione e i dati del Ministero; ma, partendo dall'ovvio presupposto che ognuno di noi ha letto e studiato l'ampio documento che ci sta davanti, esporre alla Commissione, in una rapida sintesi, problemi che, per la loro dimensione e per la loro validità generale mi sembrano maggiormente degni della nostra considerazione.

Il tema dei trasporti pubblici e privati, su rotaie e su strada, terrestri aerei e marittimi, costituisce un elemento essenziale nella vasta problematica di un Paese in sviluppo e rappresenta una piattaforma indispensabile nella vita di un popolo e nella sua dinamica economica. Senza voler fare

distinzioni nè classificazioni di priorità fra elementi sociali ed elementi economici (possibili solo in astratto), poichè sono fra di loro intimamente connessi e si pongono in un rapporto di interdipendenza nella realtà oggettiva, ritengo di poter affermare che la attività dei trasporti, nelle sue varie estrinsecazioni, implica valori tanto di ordine economico quanto di ordine spiccatamente sociale, civile, umano, culturale. Rispetto alla economia i trasporti costituiscono un elemento di base, un'infrastruttura essenziale e condizionante. L'approvvigionamento delle materie prime, lo scambio delle produzioni ed il loro collocamento sui mercati, i traffici nazionali ed internazionali, sono affidati e garantiti da un sistema efficiente, capillare, rapido e razionale dei trasporti. In un'economia più prospera, ricca di risorse e capace di ampi e proficui scambi commerciali, si costruisce una società attiva ed ordinata, aperta a tutte le conquiste della scienza e dell'arte. Quando io penso a certi paesi isolati della mia Sardegna, posti tra immense e desolate pianure o rinserrati tra le montagne dell'interno, non posso non avvertire un moto di commozione di fronte al trenino ansante che, sia pure ogni ventiquattro ore, rappresenta l'unico mezzo che tocca quei poveri paesi, che li toglie dalla totale solitudine, che li mette a contatto con altri centri abitati, che consente a quelle povere popolazioni di conoscere altre genti, di istituire rapporti con altre comunità umane.

E non vi pare, onorevoli colleghi, che questa sia, come ho detto all'inizio, un'azione che ha riflessi di carattere sociale, civile e culturale? Ma anche senza toccare i casi limite cui mi sono voluto riferire, pure tenendo conto del progresso tecnico e scientifico ormai raggiunto in ogni campo, se si considerano a fondo tutte le esigenze che attualmente vengono soddisfatte dal nostro sistema di trasporti, si vedrà come questi rappresentino presso la Nazione un poderoso fattore di evoluzione economica ed umana. Stando così le cose è evidente il dovere indeclinabile dello Stato di assumersi la gestione di un'attività tanto importante e di renderla sempre più efficiente e vasta allo scopo di corrispondere con ade-

guatezza di mezzi e di metodi ai molteplici bisogni della comunità italiana.

Il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile è l'organismo cui fa capo in Italia tutta la complessa materia in esame. Esso si struttura principalmente in tre Direzioni generali, attraverso le quali svolge la sua vasta e multiforme attività nel Paese: 1) motorizzazione civile e dei trasporti in concessione; 2) aviazione civile; 3) ferrovie dello Stato. Vediamo ora brevemente le competenze e le attività delle singole branche che costituiscono il corpo centrale del Ministero.

La organizzazione della motorizzazione civile è abbastanza decentrata e capillare. In ogni capoluogo di regione esiste un Ispettorato compartimentale che sovrintende e coordina l'attività degli Uffici provinciali. Questi hanno compiti tecnici assai impegnativi di assistenza e di controllo. La necessità di adeguare il personale tecnico si è fatta in questo settore molto sentire specie in questi ultimi tempi, a causa della vertiginosa espansione dei mezzi motorizzati. Al servizio in esame fanno capo anche le ferrovie concesse alle industrie private, le tranvie, le funivie, eccetera. E un settore questo che ha un raggio d'azione molto ampio, con esigenze varie e complesse e con propri peculiari problemi. La rete attuale delle ferrovie concesse all'industria privata si compone di 88 linee, per lo sviluppo di chilometri 4.544, di cui a scartamento normale 58 linee per chilometri 2.382 ed a scartamento ridotto 30 linee per chilometri 2.162. La rete attuale delle tranvie extraurbane concesse all'industria privata si compone di 15 linee per uno sviluppo di chilometri 265, di cui 9 per chilometri 211 a scartamento normale e 6 linee per chilometri 54 a scartamento ridotto. Per assicurare la regolarità e la sicurezza dell'esercizio delle suddette reti ferrotranviarie, il Ministero, anche in vista della programmazione, ha diviso in più categorie le linee di cui trattasi, distinguendo il gruppo di quelle che per entità di traffico o per ragioni di carattere nazionale debbono essere ammodernate e potenziate, dal gruppo di quelle che, in relazione allo scarso traffico di viaggiatori e merci, possono essere sostituite con altri mezzi di trasporto ed in

particolare con servizi automobilistici. Il primo gruppo ha un'estensione di chilometri 3.159 di ferrovie e di chilometri 189 di tranvie, mentre il secondo gruppo ha un'estensione di chilometri 1.385 di ferrovie e di chilometri 183 di tranvie. Per l'ulteriore ammodernamento e potenziamento della parte di linee ferrotranviarie che debbono essere mantenute perchè non sostituibili con altri più adeguati ed economici mezzi di trasporto, il Ministero ha presentato un disegno di legge che prevede, oltre ad alcune necessarie modifiche alla legge 2 agosto 1962 n. 1221, un ulteriore stanziamento di 120 miliardi in sei o più esercizi per la concessione di contributi — nella misura del 75 per cento per l'Italia meridionale ed insulare e del 50 per cento per l'Italia settentrionale e centrale — alle aziende esercenti tali ferrotranvie.

Oltre al contributo da concedere una volta tanto per il suddetto titolo si rende necessario assicurare il regolare pagamento delle sovvenzioni di esercizio per il quale lo Stato è impegnato ai sensi della già ricordata legge n. 1221, a pareggio delle entrate con le spese del conto di esercizio: ciò in quanto, a causa della permanente insufficienza di fondi sull'apposito capitolo di bilancio, ed il conseguente ritardo nel pagamento delle sovvenzioni, le aziende hanno dovuto ricorrere, e devono tuttora ricorrere, ad anticipazioni bancarie i cui interessi passivi vengono a gravare notevolmente sulle spese, facendo così aumentare l'onere a carico dello Stato per l'aumentato sbilancio di esercizio.

Come esperimento molto interessante nel campo delle ferrovie-tramvie concesse all'industria privata è da citare quello delle gestioni commissariali governative che per varie ragioni lo Stato ha dovuto istituire, sostituendosi così, nell'esercizio di alcune aziende, al vettore privato, mediante un commissario governativo che gestisce le aziende stesse in nome e per conto del Ministero dei trasporti.

I risultati favorevoli in tali gestioni, tanto sotto il profilo economico come sotto il profilo tecnico, fanno ritenere l'esperimento di cui trattasi, che ha assunto vaste proporzioni a seguito dell'assunzione in gestione governativa delle ferrovie calabro-lucane e

dei loro autoservizi sostitutivi ed integrativi, molto interessante ed incoraggiante anche ai fini di una progressiva eliminazione dell'industria privata dal settore dei trasporti ferroviari in concessione.

Del resto, non si giustifica più l'esistenza di due differenti sistemi e di due diverse gestioni, una pubblica ed una privata in campo ferroviario. I tempi sono ormai maturi per procedere all'eliminazione delle linee a scartamento ridotto, di sapore fortemente anacronistico, ed alla statizzazione delle medesime. In questo senso si è ormai pronunciata la stragrande maggioranza della opinione pubblica; la esistenza di condizioni obiettive favorevoli ed i validi motivi economici e sociali impongono una decisione positiva in termini non più procrastinabili. La prospettiva a tempo non lontano della ristrutturazione e riorganizzazione dell'Azienda delle ferrovie dello Stato accresce l'esigenza di procedere rapidamente all'unificazione dei servizi ferroviari in tutto il territorio nazionale.

Nel settore delle autolinee, che insieme alle ferrovie statali e concesse assicurano la rete di servizi di trasporto a disposizione del pubblico, si avverte sempre più necessario ed urgente l'intervento finanziario dello Stato, allo scopo di assicurare la possibilità economica dell'esercizio di tali servizi di trasporto su strada. Infatti, oltre ai numerosi dissesti di aziende che si stanno verificando sempre più di frequente, si avverte una progressiva rinuncia ad esercitare le linee più a scarso traffico, linee che agli effetti sociali ed economici sono il più delle volte necessarie in quanto assicurano le comunicazioni fra piccole località abitate, che diversamente resterebbero totalmente isolate. A motivo delle sempre crescenti difficoltà finanziarie si è quasi completamente arrestato il rinnovo del parco di materiale rotabile, e ciò anche con grave progressivo aumento della pericolosità dell'esercizio. È perciò necessario anche in questo settore l'intervento finanziario da parte dello Stato, sia a mezzo di sgravi fiscali di carattere generale, sia a mezzo di sussidi da concedere, caso per caso, a quei complessi aziendali che, a causa di scarsità di traffico, vengono a tro-

varsì nella impossibilità di proseguire l'esercizio delle linee gestite. Non si comprende la ragione per la quale lo Stato, che pure contribuisce, tanto nel settore ferroviario come in quello aereo, a ripianare i bilanci deficitari, non debba considerare opportunamente, sulla base di valutazioni oggettive, le gravi e molteplici necessità delle aziende esercenti servizi pubblici di autolinee.

Il campo della motorizzazione civile mi offre l'occasione di fare alcune riflessioni sui drammatici problemi della circolazione stradale, specie per quanto attiene alla sicurezza del traffico ed alla gravemente minacciata incolumità dei cittadini. La motorizzazione civile in questi ultimi anni ha avuto uno sviluppo a ritmo incredibilmente rapido, pervenendo in tutto il Paese, e non solo in Italia, a dimensioni di enorme vastità. Rispetto ad un tale sviluppo, l'amministrazione pubblica ha segnato il passo, ed è venuta perciò a trovarsi con un'organizzazione, a tutti i livelli ed in ogni direzione, assolutamente inadeguata, e, quindi, incapace di far fronte anche minimamente alle gravi necessità create dalla imponente circolazione degli automezzi.

Altri si è occupato dello straordinario fenomeno sotto i profili più diversi; io me ne voglio occupare, invece, sotto il profilo del fattore umano, ritenendo che proprio questo, dopo tutto, ha i maggiori meriti di quanto è avvenuto ma al tempo stesso le maggiori colpe e responsabilità dei gravi danni che si producono quotidianamente. È stato detto che le morti causate dagli incidenti stradali occupano il terzo posto nella graduatoria, dopo quelle causate dalle malattie cardiovascolari e dai tumori. È una cosa che fa spavento, alla quale però non si pensa con sufficiente impegno e decisione. Fra le tante cause degli incidenti stradali un primo posto occupa certamente quella della diseducazione degli automobilisti, della noncuranza o addirittura disprezzo della vita umana propria ed altrui. L'uomo spesso ama comportarsi da folle ed in questa sua follia non trova limiti validi né giuridici né morali. La legge italiana considera reato il semplice tentativo di suicidio: ciò è certamente giusto sul piano etico; mi sembra

però ancora più giusto punire l'assassino, difendere cioè la società dalla grave sciagura dei mostri dell'automobile. Dico subito che, a mio parere, il codice stradale è inadeguato, in talune parti è persino assurdo. Occorre modificarlo prontamente, ma altrettanto prontamente occorre aggiornare il codice penale. La figura del reato colposo, dietro cui trovano protezione i banditi della strada, deve scomparire o ridursi ai casi veramente e realmente tali. Di fronte all'imponenza del numero dei decessi da incidenti stradali, davanti all'esperienza che ci documenta sulla esistenza di pericoli reali ed incombenti impliciti nella sistematica inosservanza di ogni norma tecnica da parte dell'automobilista, nello scarso conto in cui si tiene la segnaletica stradale, nella disattenzione e nella imprudenza, dobbiamo modificare radicalmente il concetto di colposità e giungere a considerare il predetto comportamento come dei veri e propri reati dolosi e come tale punirli. Chi, tanto per fare un esempio, investe ed uccide sulle strisce pedonali deve essere considerato e colpito come un qualsiasi volgare assassino. Che dire poi di coloro che investono, feriscono e scappano via? Occorrono anche urgenti ed appropriati provvedimenti di carattere amministrativo: adeguamento numerico e qualitativo degli organici dell'Ispettorato della motorizzazione per una assistenza e per un controllo appropriati ed assidui; potenziamento dei nuclei di polizia stradale anche mediante la dotazione di apparecchi speciali per il controllo, la rilevazione e la documentazione della condotta degli automobilisti, come pure per un'adeguata azione preventiva e repressiva. Le patenti di guida dovranno essere rilasciate con maggiore severità e sempre previa visita psicotecnica da eseguirsi presso i gabinetti di psicologia dell'ENPI, da ripetersi annualmente a scopo di controllo. Dovrà essere inoltre riveduta l'età utile per il rilascio delle patenti; il ritiro delle medesime da parte delle autorità deve essere disposto senza possibilità di abbuono nei casi di recidiva. Dovrà anche stabilirsi un nuovo limite alla velocità delle macchine, specie nei punti più pericolosi e segnatamente all'interno di tutti i centri abitati.

Le pene pecuniarie, infine, dovranno essere ragionevolmente elevate e proporzionate alla gravità ed alla persistenza delle infrazioni alle norme sul traffico stradale. Uguali ed anzi più gravi restrizioni dovranno prevedersi e stabilirsi per i conducenti di motocicli di qualsiasi cilindrata, che l'opinione pubblica è indotta ormai a considerare come un autentico e permanente pericolo pubblico.

La legge 30 gennaio 1963, n. 141, attribuendo alla competenza del Ministero dei trasporti l'aviazione civile ha finalmente dato al settore quell'assetto logico e razionale di cui da tempo si era avvertita la necessità. Di conseguenza, da oltre un anno, nell'ambito del Ministero opera un ispettorato generale dell'aviazione civile articolato in organi centrali e periferici. Al centro si ha: 1 servizio degli affari generali e del personale, 1 servizio aeroporti, 1 servizio trasporti. All'Ispettorato fa capo l'Ufficio di navigazione aerea. L'organizzazione periferica comprende: 3 compartimenti di traffico aereo, con sede in Milano, Roma e Bari; 24 circoscrizioni di aeroporti (Albenga, Alghero, Bari, Bologna, Brindisi, Cagliari, Catania, Firenze, Genova, Gorizia, Milano Linate, Milano Malpensa, Napoli, Palermo, Pantelleria, Roma Ciampino, Roma Fiumicino, Roma Urbe, Rimini, Reggio Calabria, Torino, Trapani, Treviso, Venezia). Il pieno funzionamento dei compartimenti di traffico aereo è previsto entro gli esercizi finanziari 1965-66.

Una caratteristica comune a tutti i Paesi è l'eccezionale dinamismo che caratterizza l'aviazione civile anche nei confronti di tutte le attività nazionali e internazionali. Essa è continuamente chiamata a risolvere problemi sempre nuovi per adeguare i mezzi di cui dispone alle necessità derivanti da una tecnica del volo e da un andamento dei traffici in rapidissima fase di sviluppo. Per l'Italia si aggiunge la posizione geografica. Posta al centro delle più importanti correnti di traffici che percorrono il mondo nel senso ovest-est e viceversa, e in parte anche in quello nord-sud, il nostro Paese costituisce un continuo punto di richiamo nel traffico mondiale. Senza scendere ai dettagli, si ricorda soltanto che il movimento degli aerei in Italia è raddoppiato fra il 1957 ed

il 1963: siamo passati da 96.475 a 192.268, aerei per un saggio di incremento annuo del 12,2 per cento. Nello stesso periodo è più che triplicato il traffico dei passeggeri (da 1.977.012 a 6.346.822 unità) con un saggio di incremento medio annuo del 22,2 per cento. Per il 1969 si prevedono sugli scali nazionali un movimento di 280.000 aeromobili e un traffico di oltre 13 milioni di passeggeri. È evidente che una tale dinamica esige l'adeguamento delle infrastrutture aeroportuali se si vuole evitare che si determinino strozzature e congestionamenti di traffico e, quindi, dirottamenti su aeroporti esteri. Sotto questo profilo sembra opportuno sottolineare anche l'importanza che nel quadro dell'economia del Paese ha l'affluenza di valuta straniera proveniente dall'attività delle nostre compagnie nazionali e dall'attività che le compagnie straniere (più di 80 nel solo aeroporto di Fiumicino) svolgono sul nostro territorio. L'Ispettorato generale A.C. ha predisposto da tempo l'organica programmazione delle opere che andrebbero gradualmente attuate per consentire la ripartizione in più anni dei corrispondenti oneri finanziari. Il programma aeroportuale per il quinquennio 1965-69 dovrebbe comprendere tutta una serie di lavori per l'ammodernamento e l'ampliamento della rete degli aeroporti (con una spesa che dovrebbe aggirarsi intorno ai 90 miliardi), l'adeguamento delle attrezzature di assistenza a terra e di pronto intervento (circa 5 miliardi) e quello delle infrastrutture per il controllo e la sicurezza del volo (circa 20 miliardi). Problema quest'ultimo che presenta aspetti particolari come dirò in appresso. Ma per limitare lo sguardo panoramico ai programmi che dovrebbero essere di immediata attuazione, è opportuno ricordare che, per le esigenze di cui abbiamo parlato finora, il progetto dello stato di previsione per il 1965 prevedeva una spesa complessiva di circa 15 miliardi e 100 milioni. Questa spesa, ripeto, è necessaria, tenuto conto della indispensabilità di realizzare alcune opere per il mantenimento e lo sviluppo di ogni singolo aeroporto.

Nel quadro generale dei bisogni in questo momento presentano particolare urgenza

le due seguenti opere: 1) adattamento dell'aeroporto di Fiumicino al crescente sviluppo di traffico aereo: tale aeroporto ha già raggiunto un punto di saturazione in alcune ore del giorno. A parte ciò, l'avvento degli aerei supersonici previsto per il 1969 richiede opere per la cui realizzazione è necessario avere a disposizione sin d'ora almeno una parte degli stanziamenti occorrenti per dare l'avvio al lungo *iter* del programma che prevede esproprio dei terreni, sistemazione idraulica per l'approntamento dei sedimi, costruzioni della terza pista, delle vie di rullaggio, dei piazzali di parcheggio, dell'aerostazione per le linee nazionali e del fabbricato merci: il tutto per un totale di circa 31 miliardi da spendere in 4 anni; 2) lavori necessari per elevare la classifica di portanza delle piste di volo di molti aeroporti militari aperti al traffico civile (Rimini, Napoli Capodichino, Grosseto, Pisa, eccetera) classifica prevista già dal Ministero della difesa in rapporto ai carichi di aerei militari, i quali, come è risaputo, hanno spesso un peso inferiore di circa la metà del peso degli aeromobili civili che usufruiscono di tali piste.

Purtroppo, di fronte alle enormi esigenze del settore il bilancio contiene cifre assolutamente sproporzionate. La previsione fatta dagli uffici per il 1963-64 fu di lire 25.072.500.000 ripartiti in una nuova strutturazione di capitoli, ognuno specificatamente illustrato nelle note di accompagnamento. In confronto a tali richieste, non fu possibile assegnare in bilancio che lire 7 miliardi 351 milioni 699 mila, ossia praticamente gli stessi stanziamenti di cui l'aviazione civile fruiva quando era nell'ambito del Ministero della difesa e godeva di tutti i servizi di quest'ultimo.

La cifra richiesta per il 1965 è stata di lire 26.328.500.000 di cui lire 17.900.000.000 per le esigenze di carattere straordinario e lire 8.428.500.000 per spese correnti. Data l'impostazione del bilancio generale dello Stato per il 1965, in confronto a tali richieste è stato possibile assegnare soltanto lire 8.300.864.000, di cui lire 4.000.000.000 per le esigenze di carattere straordinario e lire 4.300.864.000 per le spese correnti. Corre il

dovere di sottolineare che l'esiguità delle somme messe a disposizione dell'aviazione è destinata a provocare una situazione di estremo disagio e quindi in contrasto con le finalità della legge 30 gennaio 1963, n. 141, sul riassetto dell'importante settore.

I problemi fondamentali dell'aviazione civile rimangono purtroppo insoluti fin dalla parte iniziale per l'impossibilità di compiere le opere che sarebbe stato necessario attuare nel campo degli aeroporti e dell'assistenza a terra, di potenziare la rete aerea interna con gli adeguati contributi che lo Stato ha il dovere di concedere per l'esercizio e lo sviluppo di questi essenziali servizi, di dotare dei mezzi idonei l'organizzazione centrale e periferica dell'aviazione civile, di avviare la predisposizione di un piano veramente organico per la formazione e l'addestramento del personale e di potenziare doverosamente l'aero club di Italia e il registro aeronautico italiano per le importantissime funzioni che essi svolgono nell'interesse dell'aviazione civile, compreso il settore del personale, nel quale, in questi ultimi anni, si è fatta particolarmente sentire la situazione di carenza qualitativa e quantitativa. Mentre non ritengo necessario soffermarmi ulteriormente per illustrare la capitale importanza di un settore che schiude di già alle popolazioni del mondo prospettive addirittura fantastiche, mi permetto sottolineare l'esigenza che il Ministro controlli attentamente l'attività delle società aeree che effettuano servizi di interesse generale affinché tali società non disattendano i bisogni della collettività e considerino invece i loro particolaristici interessi come l'obiettivo principale e finalistico del servizio che effettuano. Mi permetto di rappresentare queste preoccupazioni perchè troppo spesso si determinano linee aeree, si stabiliscono orari, si instaurano procedure, si modificano sistemi e si impongono tariffe che non corrispondono alle necessità della grande massa dei viaggiatori e che determinano per la stessa oneri non sempre facilmente sopportabili. L'aereo non può essere ormai più considerato un mezzo di lusso, destinato ad una ristretta categoria di cittadini. L'aereo è un moderno ed utile stru-

mento di lavoro, un mezzo di comunicazione e di trasporto di massa con un sempre crescente complesso di implicazioni di carattere economico e sociale. Ed è essenzialmente questa la ragione per la quale il legislatore italiano ha inserito l'aviazione civile nel quadro organico del Ministero dei trasporti. Essa perciò deve tener conto della politica che informa il settore e corrispondere alla logica del sistema cui appartiene.

Ritengo che sia doveroso ed utile sostenere le avioinee impegnate in un servizio pubblico tanto delicato ed importante e vincolate con lo Stato da precise convenzioni; ma ciò non deve avvenire in maniera acritica, ma mediante il soddisfacimento di precise condizioni di pubblico interesse, regolarmente ed accuratamente controllato anche sulla base dei conti annuali di esercizio.

Una voce di spesa che ha richiamato la mia attenzione è quella relativa ai contributi che vengono tuttora concessi a talune compagnie che effettuano voli di elicotteri di scarsa portata e di limitatissima importanza su alcune località dell'interno. Si tratta di località turistiche anche rinomate, vicinissime tra di loro, già servite da mezzi di trasporto terrestri e marittimi assai rapidi e confortevoli. Da un'indagine da me eseguita risulta che il Ministero assegna periodicamente un contributo di 60 milioni a fronte di un incasso di soli 20 milioni. Ciò in quanto il biglietto di volo, del costo effettivo di 20 mila lire, viene fatto pagare solamente 6 mila lire. È una spesa questa che non si giustifica sotto nessun profilo economico e sociale e che è assolutamente da condannare sotto il profilo morale. Chi, disdegnando i mezzi idonei che lo Stato mette a disposizione della generalità dei cittadini, preferisce il « brivido » dell'elicottero ha il dovere di pagarsi il relativo costo del viaggio e non deve ulteriormente beneficiare, per circa tre quarti, del generoso quanto ingiustificato intervento del pubblico erario. Su questo punto desidererei un chiarimento ed un preciso impegno dell'onorevole Ministro: trattasi di una questione sulla quale non mi sentirei assolutamente di transigere.

Azienda F.S.

L'attività più vasta ed importante, quella che, per il suo contenuto economico e sociale, caratterizza ed impegna particolarmente la politica del Ministero dei trasporti, è certamente l'attività che viene svolta nel settore delle ferrovie dello Stato. Elementi obiettivi, consolidati da una lunga ed ininterrotta tradizione, progresso tecnologico e scientifico in costante sviluppo, interessi generali del Paese che ne postulano e ne condizionano l'esistenza, implicazioni di natura politica e sindacale, fanno dell'Azienda delle ferrovie gestite dallo Stato uno degli organismi più delicati e complessi affidati alla direzione ed alla responsabilità del competente Ministero.

Sulla figura giuridica dell'azienda, sugli aspetti funzionali, sulla consistenza economica e finanziaria si è detto fin troppo ed io non intendo ripetere nulla in questa sede. Ritengo mio dovere, anche in questa parte, limitare la mia disamina a taluni punti fondamentali e di attualità della vasta problematica che ci presenta il settore oggetto della presente relazione. Alcuni dati ed alcune cifre valgono a dare l'idea della dimensione del problema. Le ferrovie dello Stato gestiscono 16.400 chilometri di linee, impiegano oltre 210.000 unità lavorative, di cui 176.000 del personale di ruolo, 13.500 assuntori e 21.000 unità appaltate. Le stesse ferrovie trasportano 359 milioni di viaggiatori e 59 milioni di tonnellate di merci; il che significa che trasportano 29,3 miliardi di viaggiatori-chilometro e 15,6 miliardi di tonnellate-chilometro. Nel bilancio di previsione 1965 abbiamo un volume globale di spese (tra spese correnti, spese in conto capitali e rimborso di prestiti), di lire 913 miliardi e 380 milioni, con un disavanzo, rispetto alle entrate, di lire 90.927.400.000. Le cosiddette spese correnti raggiungono l'importo di 608 miliardi, di cui 434 per soli oneri di personale, e rappresentano da soli il 105 per cento dei prodotti del traffico (previsti in 412 miliardi per il 1965), vale a dire di tutte le entrate dell'attività specifica delle ferrovie. Se si aggiunge l'onere che il Tesoro sostiene

anche per le pensioni, il costo complessivo per il personale in servizio ed in quiescenza ammonta a lire 522,5 miliardi, e cioè al 126 per cento dei prodotti del traffico. Se poi si calcolano taluni dati forniti dal ministro Jervolino alla Commissione della Camera, la situazione finora prospettata assume valori e tendenze ancora più gravi e preoccupanti. Il Ministro ha parlato di una riduzione del traffico, tanto di viaggiatori quanto di merci, che si verifica da qualche tempo in qua, tanto che in qualche mese ha toccato la cifra di lire 5 miliardi. Il che porterebbe nel 1965 ad un minore introito di ben 60 miliardi, portando l'odierna presunta passività ad oltre 150 miliardi. Aggiungendovi i 70 miliardi per il conglobamento nel 1965, si renderà necessaria un'integrazione da parte dell'Erario di complessivi 395 miliardi 297 milioni. Al cospetto di un simile quadro, il Parlamento darebbe prova di colpevole insensibilità se non si preoccupasse di appurarne le cause vere e di indicarne i rimedi sicuri.

I trasporti sono intimamente collegati alla attività economica del Paese, alle esigenze sociologiche della nazione, tanto che in entrambi i campi, ne condizionano fortemente, in senso positivo o negativo, lo sviluppo ed il progresso. Per la loro gestione non si può fare un calcolo puramente ragionieristico del dare e dell'avere; il calcolo dovrà essere più ampio ed intelligente ed abbracciare l'interesse ed il tornaconto della nazione nella loro varia articolazione anche territoriale e nella loro completa globalità. È evidente, però, che anche su questo terreno si trovano dei limiti e delle misure che non sarebbe saggio né utile trascurare. Lo stato ha il dovere di assicurare taluni servizi fondamentali necessari all'attività economica ed al progresso civile dei cittadini; ma ha anche il dovere di valutarne i costi e la convenienza e di fare la conseguente scelta dei mezzi più idonei con i quali provvedere al soddisfacimento adeguato delle esigenze generali della collettività. Altrimenti il mezzo diventa esso stesso fine, operandosi una inammissibile inversione di posizioni e di valori. Da questa enunciazione che ho voluto ribadire in questa parte della mia rela-

zione, mi pare sia facile comprendere la mia concezione in ordine ai pubblici servizi ed ai relativi compiti statuali. Le ferrovie dello Stato costituiscono un dato essenziale nel sistema dei pubblici trasporti e non possono essere indebolite né trascurate nella loro importanza e nella loro capacità dinamica. Esse però non possiedono più il monopolio dei traffici. Da questo fatto nascono problemi e compiti nuovi che occorre affrontare e risolvere realisticamente. La vasta e multiforme attività dei mezzi gommati rappresenta una sfida quotidiana alle ferrovie alle quali vengono sottratte quote sempre maggiori di passeggeri e di merci. La decadenza di taluni tronchi ferroviari, la diminuita importanza di talune linee tenute in vita artificialmente, sono un peso enorme per tutto l'esercizio. L'espletamento di compiti spesso di competenza di altre Amministrazioni dello Stato a prezzi ridotti, lo svolgimento di funzioni di importanza sociale a titolo anche gratuito, il dovere di soddisfare esigenze di natura politica, sono tutti elementi che pesano negativamente sul costo dell'esercizio ferroviario. L'impossibilità di graduare sulla base dei costi effettivi e dell'importanza dei servizi resi, le tariffe di trasporto, mettono le ferrovie in una condizione che ha scarse vie d'uscita e di salvezza mediante risorse proprie. A tutto ciò si aggiunga l'intempestività con cui si provvede ai bisogni di ordine tecnologico, organizzativo e finanziario dell'azienda, la sua pesante, antiquata e macchinosa struttura burocratica, certi sistemi anacronistici di conduzione e di esercizio (che dire, qui di certi treni che impiegano un'eternità per giungere a destinazione?), l'elefantiasi dell'organico del personale dipendente, non sempre peraltro rispondente, sotto il profilo della specializzazione, alle esigenze di un moderno esercizio di trasporti, e non si sarà lontani dall'avere individuato le cause dell'attuale situazione di deficienza, di sofferenza e di disagio. La protesta circa la concorrenza che l'asfalto esercita nei riguardi della strada ferrata è divenuta ormai generale ma anche un luogo comune. È una realtà della quale bisogna prendere atto. Penso che a nessuno venga in mente l'idea di limitare il progresso scien-

tifico dei trasporti, nelle sue molteplici espressioni, solo per garantire una posizione di privilegio e di immobilismo alle ferrovie. Nessuna attività, abbiamo detto prima, è fine a sè stessa; ogni attività è strumentale rispetto alle necessità di un Paese. La presenza di altri mezzi di trasporto in ausilio o in concorrenza con le ferrovie, deve stimolare queste a progredire, a migliorarsi, a rinnovarsi. Le ferrovie dello Stato non possono assistere in posizione passiva o, peggio ancora, di ostilità al processo evolutivo della scienza e della tecnica dei trasporti; esse vi devono partecipare non solo come beneficiarie ma come autentiche protagoniste. Qualora tale fatto dovesse portare a nuovi più moderni ed utili sistemi nell'ambito delle comunicazioni e dei traffici, le ferrovie, al limite, dovrebbero prenderne atto e trarne ogni logica ed utile conclusione, paghe di avere reso, storicamente, e prima e dopo, dei segnalati servizi alla collettività nazionale. Realisticamente parlando, riteniamo tuttavia che le ferrovie dello Stato avranno sempre un insostituibile ruolo da svolgere in ogni zona ed ambiente del Paese, specie in rapporto alla benefica funzione calmieratrice, tipica di un organismo statale. Partendo da questa considerazione, non solo non si dovrebbe pensare, almeno per ora, a contrazioni di attività, ma sarebbe sommamente utile ed opportuno pensare ad incorporare nell'azienda dello Stato le ferrovie concesse all'industria privata che rappresentano ormai un anacronismo storico e politico.

Uno dei problemi che vengono agitati con maggiore insistenza è quello dei cosiddetti « rami secchi » e della necessità di procedere alla loro eliminazione. Si tratta di ben 5.000 chilometri di linee, poco meno di un terzo di tutto il complesso, dove però si svolgerebbe appena il 4 per cento dell'intero traffico. È certo una questione che dà molto da pensare.

Il relatore non avrebbe difficoltà ad accettare anche la proposta di soppressione, considerando l'onerosità dell'esercizio e le condizioni finanziarie dell'azienda. Tuttavia non pare possibile accedere ad una simile, grave richiesta, senza prima vagliarla e soppesarla, sia in relazione alle cause determi-

nanti che in relazione agli effetti conseguenziali. La densità delle linee ferroviarie, in rapporto al territorio nazionale, è fra le più basse dell'Europa occidentale. Occorre ora vedere, con assoluta chiarezza e sincerità, se i tronchi ritenuti secchi, siano tali a causa di situazioni oggettive non modificabili, ovvero a causa di una cronica deficienza strutturale, di una inadeguatezza di mezzi in uso, e di una costante incapacità del servizio a soddisfare le esigenze economiche ed ambientali di quelle zone. Occorre anche considerare il fatto che le ferrovie da eliminare interessano quasi esclusivamente aree depresse del sud; cioè proprio quella parte del Paese dove la rete stradale è meno ricca e meno efficiente. La chiusura dell'esercizio ferroviario potrebbe pregiudicare lo sviluppo futuro di quelle regioni, per lo più agricole, per lasciare il campo aperto alla attività privata, liberata ormai dalla presenza calmieratrice dello Stato.

Prima di procedere quindi alla recisione dei rami secchi è d'uopo individuare ogni singolo aspetto del problema, valutare l'utilità e l'opportunità di farvi ricorso.

In ogni caso, i servizi ferroviari eventualmente soppressi dovrebbero essere sostituiti con efficienti servizi su strada sempre a gestione statale. Ciò dovrebbe essere un punto fermo. Come è ormai chiaro, io non faccio un feticcio del pareggio finanziario del bilancio delle Ferrovie nè mi preoccupo eccessivamente, come mostrano di fare i dirigenti dell'Azienda ed anche i suoi dipendenti (certo, per comprensibile spirito di corpo) per certi servizi semigratuiti che i pubblici poteri impongono alle stesse Ferrovie (anche se occorre tenerne conto ai fini della valutazione che si deve pur fare delle diverse attività e dei relativi costi); io guardo oltre e considero la funzione ferroviaria nella logica dei vari fattori attraverso i quali lo Stato adempie ai propri compiti istituzionali. Ciò però non può indurci al disinteresse sull'esistenza di eventuali disservizi, su possibili discrasie, su carenze organizzative ed esecutive che potrebbero avere la loro parte non trascurabile nell'attuale situazione di difficoltà che attraversa l'amministrazione delle ferrovie statali. Da qui nasce e si fa

sentire l'esigenza di una modificazione della struttura e della fisionomia aziendali, in modo da renderle più aderenti alle specifiche necessita del servizio ed anche da personalizzare compiti e responsabilità che dovranno essere facilmente individuabili in ogni momento e a tutti i livelli.

Giunti a questo punto, la riforma della Azienda, di cui tanto si parla, è questione non ulteriormente differibile. Il relatore non ritiene di poter entrare in dettagli a proposito di tale questione; ciò che però il relatore ritiene di dover escludere senza perplessità alcuna è la privatizzazione dell'Azienda, la riduzione della sua attività ad una equazione di valore economicistico, con la perdita, quindi, della sua originaria funzione e della sua precipua finalità. L'Azienda è e deve rimanere uno strumento sensibile dello Stato per adempiere a compiti fondamentali di politica economica e sociale.

Altro problema grave e delicato è quello del personale. La mia estrazione sociologica, la mia matrice culturale, la mia caratterizzazione politica mi pongono al di sopra di ogni sospetto ed in grado di dire quello che penso con la massima apertura e sincerità. Io non condivido il parere di chi ritiene non congrua la forza numerica del personale attualmente dipendente dalle ferrovie. Ritengo, al contrario, che con duecentodiecimila cinquecento unità lavorative si potrebbe gestire un complesso ferroviario di ben altra dimensione che quello italiano. È necessario avere il coraggio di vedere le cose nella loro realtà effettiva e di disciplinarle con profondo senso di responsabilità. Abbiamo detto che le ferrovie sono uno strumento di politica governativa nel vasto campo economico e sociale, il che però è diverso dall'accettare che esse possano essere o divenire un ente di carattere assistenziale magari con fini esclusivamente o prevalentemente occupativi. Le Ferrovie hanno da compiere un dovere altissimo nei confronti della collettività nazionale; il personale che ne fa parte, a sua volta, ha un dovere altrettanto importante ed impegnativo nei confronti delle ferrovie; per questo ci sentiamo di dover affermare che è un imperativo categorico per tutti una più rispondente collaborazione an-

che di carattere sindacale (trattasi, oltretutto, di una Azienda pubblica e senza fini di lucro) e ciò senza per nulla rinunciare agli intangibili diritti che competono alle forze del lavoro. Mentre sono, comunque, da escludere licenziamenti intesi ad alleggerire l'enorme appesantimento degli organici (se non in caso di cronico scarso rendimento, come del resto è previsto dallo stato giuridico), sono anche da evitare nuovi ampliamenti, eccezion fatta, forse, che per il nucleo del personale tecnico cui compete la progettazione e la realizzazione delle opere previste dai piani quinquennali in corso. Più che alla quantità, l'Azienda ferroviaria deve rivolgere il proprio interesse alla qualità del personale, parallelamente all'adozione di nuovi mezzi meccanici e di nuove e più efficienti tecniche lavorative. Occorre ridistribuire meglio le unità operaie puntare sulla specializzazione professionale e sull'aggiornamento tecnologico delle medesime. Occorre anche una utilizzazione delle forze lavorative in forme più razionali e che tengano conto delle capacità e delle attitudini di ogni singolo e di ogni gruppo. La introduzione di tecniche progredite, come l'automazione, nei diversi campi del movimento, deve anche comportare un ridimensionamento occupativo (vedi per esempio il caso dei macchinisti), in relazione alle precise esigenze delle varie fasi operazionali dell'esercizio ferroviario.

Concludendo su questo punto non posso fare a meno di ricordare all'onorevole Ministro la necessità di procedere ad una più equa sistemazione degli assuntori ed alla eliminazione graduale ma totale delle cosiddette « unità appaltate », sia perchè riguarda quest'ultima una figura ibrida nell'ambito di una azienda che pure ha rapporti di lavoro ben altrimenti definiti e disciplinati, e sia perchè si riferiscono a mansioni che possono essere benissimo svolte dal personale del ruolo ferroviario.

Attualmente l'Azienda ferrovie dello Stato è impegnata nell'attuazione del secondo piano quinquennale di 800 miliardi, nel contesto del piano decennale che prevede una spesa complessiva di 1500 miliardi di lire.

Gli 800 miliardi, ai sensi di quanto disposto dalla legge 211 del 1962, vanno ripartiti

in ragione di: 335 miliardi per lavori agli impianti fissi in genere; 100 miliardi per lavoro all'armamento, 40 miliardi per alloggi del personale; 320 miliardi per il materiale rotabile e navi traghetto, 5 miliardi per partecipazioni azionarie. I lavori agli impianti fissi sono suddivisi secondo le circoscrizioni dei compartimenti Ferrovie dello Stato (che, grosso modo, rispondono alle circoscrizioni regionali) e le commesse per il parco sono ripartite secondo l'ubicazione delle ditte costruttrici di materiale rotabile al nord o a sud della linea di demarcazione (v. legge 835 del 1950) fra Italia centro-settentrionale e Italia-centro-meridionale. Un piano di tale consistenza e vastità ha creato nuove e gravi difficoltà all'amministrazione ferroviaria, la cui attrezzatura era appena adeguata a far fronte alle necessità quotidiane di carattere normale. Da qui l'esigenza di compiere ogni sforzo per superare tale difficoltà e per rendere possibile una tempestiva esecuzione delle opere previste che sono indispensabili ed urgenti per il miglioramento e la razionalizzazione dei servizi ferroviari. Il piano incontra altre difficoltà nel suo procedere verso la realizzazione causa soprattutto le ristrettezze che da qualche tempo presenta il mercato finanziario. Basti pensare che, a fronte di una cifra globale autorizzata dal Tesoro a tutto il 30 dicembre 1964, di lire 360 miliardi (170 per il 1965) sono stati effettivamente contratti finora prestiti per un valore nominale di lire 65 miliardi 625 milioni. Ogni ritardo nell'esecuzione dei lavori per il ricalasamento ed il potenziamento della rete delle Ferrovie dello Stato comporta un ulteriore grave pregiudizio alla sicurezza, alla funzionalità ed all'economia generale dell'Azienda. Lo Stato ha perciò il dovere di impegnare tutta la propria autorità allo scopo di ovviare a tanti inconvenienti e di riuscire a procurare tempestivamente le somme di cui le ferrovie hanno assoluto bisogno. Mi permetto ora richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro sulla necessità che vengano riservate all'Italia meridionale le quote previste dall'apposita legge. Al punto in cui siamo vi è un sensibile sfasamento tra le quote di legge e quelle effettivamente impegnate nel sud dalle ferrovie. Ci si giustifica richia-

mandosi ad insuperabili difficoltà oggettive, ed io non stento a crederlo, anche se tale fatto mi dovrebbe portare a considerazioni amare a proposito di un passato di abbandono nei confronti del Mezzogiorno, che non ritengo di dover svolgere in questo momento ed in questa sede. Vorrei però che, in talune circostanze, le giustificazioni che si adducono non avessero un valore meramente pretestuoso. Per fugare ogni dubbio in proposito è doveroso che il Ministro eserciti una rigorosa sorveglianza e che riferisca periodicamente a questa Commissione.

Le leggi hanno un valore cogente: esse si osservano oppure si modificano, ma non si debbono violare mai ed in nessun caso. Concludendo e riepilogando desidero ora puntualizzare alcuni argomenti che circolano nell'ambito dell'azienda delle Ferrovie dello Stato anche per mettere in evidenza gli stati d'animo. Il continuo incremento verificatosi in questi ultimi anni nelle spese di gestione in conseguenza sia dell'aumento delle retribuzioni del personale sia della lievitazione generale dei prezzi, ha sempre più accentuato il divario fra i costi dei servizi ferroviari ed i relativi prezzi di tariffa. Per eliminare o almeno attenuare tale divario l'Azienda ha proposto, in concomitanza con la presentazione del bilancio del 1965, un adeguamento tariffario che avrebbe comportato un maggiore gettito annuo di prodotti dell'ordine di 50 miliardi. Qualora tale proposta fosse stata accolta il disavanzo del 1965 sarebbe sceso dagli attuali miliardi 90927 a miliardi 40927. Sul bilancio dell'Azienda, si afferma, a comprensibile giustificazione del suo enorme costo, continuano a gravare oneri estranei alla gestione, relativi a servizi che lo Stato, per il conseguimento delle proprie finalità, le impone di effettuare a prezzi politici. In tali condizioni viene ritenuto necessario che all'Azienda siano rimborsati integralmente: i costi dei servizi che produce gratuitamente, (trasporti postali), la differenza fra i costi e i ricavi dei servizi che la stessa Azienda è costretta a produrre anche se non economici (linee a scarso traffico) e la differenza tra i prezzi di tariffa ed i prezzi politici per i traffici cui questi ultimi sono applicati (traspor-

ti gratuiti o a tariffa ridotta, viaggiatori e merci).

Per tali servizi l'Azienda riceve attualmente il rimborso forfettizzato di 59 miliardi che è inferiore di circa 40 miliardi agli oneri effettivamente sostenuti. È pur vero che il riconoscimento di tali oneri nella loro giusta misura comporterebbe un maggiore onere per il Tesoro, ma va tenuto presente che il predetto rimborso non deve considerarsi, come impropriamente si afferma, un intervento a favore delle ferrovie ma un costo che lo Stato sostiene per motivi economico-sociali. Sul bilancio aziendale, inoltre, gravano integralmente gli oneri per i passaggi a livello, oneri che dovrebbero invece ripartirsi fra l'Azienda delle Ferrovie dello Stato e il Ministero dei lavori pubblici in quanto sostenuti per la sicurezza della circolazione ferroviaria e stradale; gli oneri per i trasporti pendolari nei grandi centri urbani che, per la loro funzione sociale, dovrebbero essere assunti totalmente dal Tesoro.

Le decurtazioni degli stanziamenti proposti per i capitoli delle manutenzioni e dei rinnovamenti, assunte ormai a sistema da parte del Tesoro, hanno come effetto l'aumento dei già notevoli arretrati dei lavori relativi sia agli impianti fissi che al materiale rotabile, arretrati che sarà necessario poi recuperare come è già avvenuto per il passato, facendo ricorso ai piani di riclassamento e di ammodernamento, con l'ovvia conseguenza di non poter mai avere una rete in piena efficienza. A tali inconvenienti avrebbe dovuto ovviare la legge n. 211, del 1962, la quale, al fine di garantire la conservazione del patrimonio e l'efficienza della rete, stabilisce la misura minima degli stanziamenti di cui trattasi commisurandoli ad una percentuale dei prodotti del traffico (20 per cento per la manutenzione e 10 per cento per i rinnovamenti). Ma l'aumento generale dei prezzi e dei salari da un lato e la stabilità del livello tariffario dall'altro, hanno in gran parte frustrato le finalità della predetta legge. La continua iscrizione in bilancio di assegnazioni annuali inadeguate alle effettive esigenze, comportando lo scandimento dei servizi prodotti, per effetto dell'invecchiamento precoce degli impianti e del materiale, renderà

inevitabile l'aumento delle stesse spese di manutenzione, come pure l'impostazione, a breve scadenza, di un altro piano di riclassamento per l'eliminazione degli arretrati. Il disavanzo di esercizio dell'Azienda delle Ferrovie dello Stato è stato coperto fino all'esercizio 1961-62 con sovvenzioni a carico del Tesoro. A partire però dall'esercizio 1962-1963 il Tesoro ha ritenuto di ripianare il disavanzo ferroviario ricorrendo ad anticipazioni della Cassa depositi e prestiti da estinguere in 35 anni. Il che finirà col creare altre complicazioni ed altre gravi difficoltà a non lunga scadenza. Le rate di ammortamento di tali prestiti sono state poste, in alcuni anni, a carico totale delle Ferrovie dello Stato, mentre in altri a carico delle stesse Ferrovie per le quote interessi, e a carico del Tesoro per le quote capitale. La copertura del disavanzo con prestiti è stata attuata per le necessità del Tesoro, il quale, in relazione alla situazione economica del Paese ha ritenuto di fare ricorso a tale forma di finanziamento per non incidere ulteriormente sul già rilevante *deficit* del bilancio statale. Poichè, quindi, l'instaurazione di questo modo di ripianamento del disavanzo è attuata per una esigenza del Tesoro, sembra giusto che il Tesoro stesso si accolli l'onere totale di ammortamento (capitale più interessi). D'altra parte, l'assunzione a carico del bilancio delle Ferrovie dello Stato degli oneri in questione verrà ad incidere negativamente sul disavanzo ferroviario in misura sempre più rilevante se il sistema instaurato continuerà ad applicarsi nei futuri esercizi. Un'attenuazione del disavanzo, per quanto concerne questi oneri, si potrebbe avere soltanto se il livello tariffario potesse essere stabilito tenendo conto di essi. Fatto questo impossibile, oltrechè per le considerazioni che hanno indotto la autorità politica a non elevare le attuali tariffe, anche perchè non è economicamente giustificato portare a carico degli utenti futuri, costi riguardanti precedenti esercizi.

Io ho concluso la mia modesta anche se non lieve fatica. Ma se prima di cedere la parola non richiamassi l'attenzione dell'onorevole Ministro su taluni problemi che riguardano la regione che più direttamente m'inte-

ressa, verrei meno ad un mio preciso dovere e ne sentirei scrupolo di coscienza. La Sardegna è impegnata in un poderoso sforzo di ammodernamento e di espansione del proprio sistema economico. Ma trova dei gravi limiti nella carenza o nella inadeguatezza del sistema dei trasporti che la congiunge alla penisola. L'aumento della produzione, infatti, non risolverà nessuno dei problemi che da tanto tempo affliggono l'isola se essa non sarà meglio collegata con il continente e quindi con i mercati nazionali ed internazionali. Senza lasciarmi andare ad un'esposizione dettagliata delle esigenze, mi limito ad elencare telegraficamente i problemi più importanti. La rete ferroviaria della Sardegna si compone di 437 chilometri di linee gestite dalle Ferrovie dello Stato a scartamento ordinario e di 830 chilometri di ferrovie concesse a scartamento ridotto, le quali, per la loro struttura, a tronchi indipendenti, non rispondono alla funzione di un razionale collegamento. Si raccomanda pertanto, in armonia anche con quanto detto nella parte generale della presente relazione, la statizzazione delle ferrovie concesse ed il riclassamento degli 830 chilometri di linee. Per le Ferrovie dello Stato occorre procedere alla messa fuori uso della trazione a vapore ed alla diseilizzazione di tutta la trazione svolgentesi sulle linee isolate. È indispensabile portare le navi traghetto da 2 a 6 entro un ragionevole lasso di tempo, senza peraltro condizionare tale fatto al contributo dell'Amministrazione regionale, e provvedere all'assunzione da parte delle Ferrovie dello Stato del servizio marittimo Olbia-Civitavecchia, in atto gestito dalla Tirrenia, finanziata dallo Stato. Tale servizio, naturalmente, dovrebbe essere considerato come servizio ferroviario, idealmente e praticamente congiungente l'isola alla madre Patria. Ciò porterebbe all'unificazione dei due servizi ed ad un notevole risparmio di energie e di mezzi finanziari, oltrechè al miglioramento dei traffici in generale. Infatti, lungo il Tirreno, con ben dieci navi a disposizione di un solo vettore, si potrebbe avere una corsa ogni quattro ore anzichè ogni ventiquattro, come avviene attualmente, con grave disagio per le merci e per i passeggeri.

Nel settore dell'aviazione civile è urgente procedere al prolungamento dell'aeroporto di Elmas e al prolungamento e consolidamento dell'aeroporto di Fertilia per consentire il traffico ai grandi aeromobili delle linee nazionali e internazionali, di cui si sente grande bisogno per il necessario sostegno alle correnti turistiche che hanno come meta la zona di Alghero, le cui singolari bellezze esercitano un notevole fascino soprattutto all'estero. Per l'aeroporto di Fertilia è anche indispensabile un'apparecchiatura tecnico-scientifica, capace di rendere possibile ed agevole l'atterraggio ed il decollo degli aerei anche di notte ed in condizioni di visibilità limitata. Assolutamente necessaria ed urgente si presenta la costruzione di un'aerostazione, i cui servizi sono attualmente alloggiati in una baracca fatiscente ed indecorosa. Necessita procedere alla costruzione, di concerto con la Regione Sarda, dell'aeroporto di Vena Fiorita (Olbia) per le esigenze sempre più pressanti di una vasta e popolosa zona comprendente la Gallura, la Baronia, il Goceano, la Barbagia, la Ogliastra ed il Logudoro, oltrechè per soddisfare le vaste necessità di un turismo molto vario e ricco, che ha già preso di mira la valorizzazione della caratteristica Costa Smeralda.

Sono problemi questi dalla cui soluzione riceverebbe un forte impulso la politica di potenziamento e di espansione dell'economia isolana, come pure il progresso civile e sociale delle popolazioni della Sardegna tutta.

P R E S I D E N T E . Ringrazio il senatore Deriu per la sua relazione.

Il primo iscritto a parlare è il senatore Giacomo Ferrari, il quale, nel suo intervento, svolgerà i seguenti ordini del giorno firmati da lui e dai senatori Adamoli, Gaiani, Vergani e Guanti.

Il Senato,

vista la impostazione nel bilancio di previsione del Ministero dei trasporti e dell'Aviazione civile per l'anno 1965 della somma di lire 22.751.600.000 per sovvenzioni, contributi e sussidi a favore di ferrovie e tramvie concesse all'industria privata;

rilevato che nulla è detto che riguarda le municipalizzate e la disciplina delle auto-linee pubbliche;

constatata la necessità e l'urgenza di risolvere il problema del traffico con nuove strutture che tengano conto dell'importanza del servizio pubblico per l'economia e la produttività del Paese;

vista la maturata consapevolezza nel Paese del valore sul piano dell'economia, della navigazione interna e la necessità di dare ad essa impulso operando subito nell'idrovia padana;

constatata la necessità di dare rapida esecuzione al piano decennale per l'ammodernamento e il potenziamento della rete ferroviaria, aumentando i finanziamenti e anticipando i tempi;

constatata la insufficienza delle previsioni del piano, in particolare per quanto riguarda i trasporti di massa nelle vicinanze delle città e dei centri industriali;

visto lo stato di non tranquillità del personale derivante da particolari condizioni di lavoro non sufficientemente soddisfatte e le agitazioni conseguenti;

invita il Governo a presentare entro l'anno in corso:

un progetto di riscatto di tutte le ferrovie e tramvie concesse col passaggio a gestione pubblica (Stato, Regioni, Comuni, eccetera) nonchè di ammodernamento delle stesse;

un programma di aiuti e agevolazioni alle municipalizzate;

un progetto sulla disciplina delle auto-linee pubbliche;

a dare il massimo impulso all'organizzazione della navigazione interna con particolare riferimento all'idrovia padana;

a potenziare con ulteriori stanziamenti il piano decennale anticipandone la esecuzione;

ad affrontare con mezzi adeguati il problema dei trasporti di massa dove sono o si prevedono impianti industriali, tenendo presente l'efficacia delle metropolitane;

a interpretare con obiettività lo stato di disagio, per mancato riconoscimento del-

le particolari condizioni di lavoro, di tutto il personale e dare ad esso un tangibile riconoscimento che valga a rendergli la tranquillità e il compiacimento del suo lavoro;

a presentare un progetto per la istituzione di un organo che coordini tutti i trasporti.

Il Senato,

riconosciuta la necessità e l'urgenza di dare una sistemazione razionale e adeguata alle comunicazioni ferroviarie Brennero-zona Tirrenica;

presupposto per lo sviluppo dei rapporti turistici e commerciali con l'Europa centrale;

riconosciuto che tale sistemazione può ottenersi con la creazione della direttissima Spezia-Parma-Suzzara-Verona;

riconosciuta la necessità e la convenienza di ammodernare e potenziare il percorso con impianti di doppio binario e di elettrificazione;

tenuto presente che tale provvedimento da anni è chiesto dalle Province, dai Comuni e dalle Camere di commercio delle zone interessate, come affermano i numerosi convegni ai quali hanno partecipato, con fiduciosa speranza, Enti locali ed Enti economici nonchè Organizzazioni varie, coi molti ordini del giorno inviati a tutte le Autorità e in particolare al Ministero dei trasporti;

accertato che ostacolo a tale provvedimento 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 a procedere all'ammodernamento e potenziamento, compresa la elettrificazione, dell'intero percorso La Spezia-Verona,

e alla duplicazione del binario per l'intero tronco La Spezia-Parma

FERRARI GIACOMO. Onorevole Presidente, sui due ordini del giorno, testè letti dal Presidente, mi soffermerò nel mio

intervento. Sarò peraltro schematico, anche perchè penso di intervenire nella discussione in Aula dopo aver preso gli spunti dalla relazione del collega Deriu, che giudico molto interessante, e dalle risposte che fornirà l'onorevole Ministro in questa sede.

Dall'esame del bilancio non appare che vi sia un orientamento nuovo nella politica dei trasporti. Circa le ferrovie concesse — che rimangono sempre una questione di fondo e che mi sembra abbiano costituito argomento di esame molto accurato da parte del relatore — vi è un'impostazione di 22 miliardi e 751 milioni per l'intervento dello Stato a favore delle società private. In tal modo si continua ancora e sempre a sostenere lo stesso onere, talvolta peraltro anche rivalutato, senza che venga concretamente studiata una soluzione che migliori il servizio e dia finalmente sicurezza e conforto alle popolazioni servite, particolarmente nell'Italia meridionale. Ci troviamo pertanto costretti a ribadire ancora una volta gli argomenti fondamentali che andiamo esponendo dal 1947, dai tempi cioè della Costituente. Il ministro Corbellini, parlando in Senato il 4 ottobre del 1963 sull'ultimo bilancio annuale (al quale seguì poi quello semestrale) disse che i criteri cui sono informate le concessioni risultano vecchi e da rivedersi. Di tale parere mi sembra che sia anche il ministro Jervolino; ma mentre tutti riconosciamo il male di tale struttura, non ci decidiamo a curare l'ammalato e lo lasciamo sempre nelle medesime condizioni.

È vero che si sono riscattate le Calabro-Lucane dopo il luttuoso e gravissimo incidente nel quale persero la vita 71 persone, ma se non vado errato siamo ancora al commissario governativo, nè mi sembra che alcunchè sia stato fatto per passare alla fase definitiva dell'organizzazione. La popolazione intanto attende, anche con timore ed ansia, perchè c'è stato, se non una decisione vera e propria, un riferimento ufficiale alla soppressione di una linea abbastanza importante per quella zona, il tronco Vibo Valentia-Mileto. Su tale punto, anzi, vorrei pregare l'onorevole Ministro di fornirci qualche delucidazione nel suo intervento di risposta.

G E N C O . Vorrei domandare al senatore Ferrari quale è la soluzione che suggerisce, giacchè ritengo che non si possa rimanere sempre nel campo delle considerazioni astratte.

F E R R A R I G I A C O M O . Non mi sembra questa la sede più opportuna: in Aula potremo discuterne meglio.

Mezzo secolo fa lo Stato poteva considerare utile, e in taluni casi addirittura necessario, l'aiuto dell'iniziativa privata; oggi però tali concezioni sono ormai superate, in particolare per quanto riguarda i servizi pubblici e fra questi in prima linea quello dei trasporti. Occorre dunque giungere al più presto a una conclusione. Nell'ordine del giorno presentato, invitiamo il Ministro a voler predisporre un programma per il riscatto delle ferrovie concesse in modo che poi, sulla base di esso, si potrà discutere e anche intenderci sulla pianificazione, giacchè è evidente che non si potrà fare tutto in una volta.

Altro argomento che desidero citare è quello delle municipalizzate. Le municipalizzate hanno ottenuto un rimborso per danni di guerra inferiore — se rapportato al danno realmente sofferto — a quello corrisposto alle aziende private. Il ministro Jervolino mi pare che l'anno scorso abbia detto che ciò non gli risultava esatto; ritengo che vi sia stato da parte sua un errore di rilevamento. Pertanto lo prego di voler esaminare tale punto con precisione. È vero che è stata applicata la famosa legge n. 1221, sulla quale abbiamo discusso a lungo, concludendo da parte nostra con un voto contrario, ma le municipalizzate sono state messe in condizione di non poter sfruttare completamente la legge perchè, non essendo indicato dove e come reperire i finanziamenti, si sono trovate in difficoltà veramente enormi e non superabili.

Intanto la situazione di tali aziende, assieme a quelle provincializzate, va facendosi sempre più insostenibile; nè v'è bisogno di ricordare che si tratta di un servizio sociale di prima necessità, in aiuto del quale occorre intervenire il più presto possibile soprattutto con facilitazioni e contributi.

Vi è un ordine del giorno votato lo scorso anno dal Comitato direttivo della Federazione delle municipalizzate — del quale faceva parte anche l'attuale ministro della marina mercantile onorevole Spagnoli — che è molto chiaro e preciso: si tratta di un grido di allarme che dice che non si può continuare in tale situazione. Nè è possibile pensare ad una soluzione basata sull'aumento delle tariffe. Non mi risulta, e vorrei sbagliarmi, che il Ministro abbia teso l'orecchio a tale grido. Bisognerebbe invece prenderlo in attenta considerazione, esaminarlo a fondo e adottare una soluzione, che non può essere più dilazionata.

Riguardo alle autolinee pubbliche viene detto da anni che è in preparazione uno studio, anzi un progetto per un nuovo coordinamento. Anche qui bisogna modificare i criteri e tenere presenti in primo luogo lo Stato, le Regioni che ci auguriamo siano approvate al più presto, le Province ed i Comuni. I diritti di priorità che informano oggi le concessioni delle autolinee non possono più valere; occorre pertanto trovare altre impostazioni, in modo particolare tenendo presenti gli Enti che ho citato ai quali ci si deve rivolgere sempre con preferenza. Tali impostazioni, in ogni caso, non possono e non devono assolutamente prestarsi alla speculazione privata, oggi non più sopportabile.

Nell'ordine del giorno è fatto anche cenno alla navigazione interna, che costituisce ormai un problema pubblicamente sentito e che va riportato nel campo delle convenienze. Si è perduto purtroppo molto tempo. Ritengo sia necessario cercare di riguadagnarlo, o per lo meno di procedere il più rapidamente possibile. L'idrovia padana, da Piacenza alla foce, può mettere il Po in condizione di essere percorso tutto l'anno da natanti di 1.300 tonnellate. La spesa necessaria, secondo l'opinione dei tecnici competenti che si occupano della materia, non dovrebbe arrivare ai 30 miliardi, che possono anche essere spesi in tre anni. Bisogna mettere in condizione di navigabilità, soprattutto nei periodi di magra, il corso del Po e i canali Milano-Cremona e Ticino-Mincio. I lavori sono di competenza del dicastero dei lavori pubblici, è vero; ma ritengo che il Ministero dei tra-

sporti possa e debba elevarsi a stimolo nei confronti dell'altro Ministero. Occorrerebbe coordinare fin d'ora un servizio, che potrebbe arrivare anche all'altezza di una direzione generale, e preparare così tutti gli strumenti utili e necessari. In tal modo si guadagnerebbe del tempo prezioso che varrà quando i citati canali saranno in piena efficienza per la navigazione.

Negli ultimi anni abbiamo avuto numerosi importanti convegni, quasi sempre per iniziativa delle Camere di commercio, con la partecipazione di personalità di alto livello: professori universitari, funzionari di Ministeri, amministratori locali, rappresentanti di organizzazioni di vario tipo. Non ho mai visto, però, un rappresentante del Ministero dei trasporti, che dovrebbe esserne invece uno dei fulcri animatori. Bisogna dunque che tale dicastero prenda in mano la nuova attività che sta sorgendo e cerchi di coordinarla opportunamente, avendo esso le maggiori competenze a disposizione.

Veniamo alle Ferrovie dello Stato. Nell'esame del bilancio 1963-64 è stato precisato il numero delle unità necessarie. Si parlò allora di un organico di 182.324 dipendenti, di fronte ai 172.764 in servizio (il senatore Deriu è giunto alla cifra di oltre 200.000 avendovi compreso anche gli assuntori ed i dipendenti di altre organizzazioni che operano a parte). Nello stesso bilancio 1963-64, era anche fatto cenno ad un concorso che l'Amministrazione ferroviaria avrebbe dovuto indire per l'assunzione di 9.200 unità. Di ciò non abbiamo più sentito parlare. Sarebbe opportuno che l'onorevole Ministro ci riferisse se esso è stato fatto e se sono stati colmati i vuoti indicati. Nel mio intervento in Aula, prendendo lo spunto da ciò che ha detto il relatore, tornerò su tale argomento di indubbio interesse, cercando di approfondire i vari impegni della mano d'opera e dei funzionari. Non si può infatti gravare il personale delle ferrovie con straordinari: sarebbe un grave errore e il farlo potrebbe avere delle conseguenze di cui ci si dovrebbe poi pentire amaramente.

Il piano decennale di 1.500 miliardi a nostro avviso non è più sufficiente e cammina, ci sembra, a rilento; va più a rilento delle

previsioni fatte dal Ministero. Vi è, è vero, una posizione che riguarda le deliberazioni dei lavori con lo stanziamento sugli 800 miliardi che fanno parte del primo quinquennio, ma ciò non ci tranquillizza perchè l'esecuzione delle opere procede in altro modo.

A mio avviso, questo piano dovrà essere rivisto nella sua impostazione anche in relazione all'aumento dei prezzi negli appalti — se non erro si parla di un 30 per cento di aumento — e dovrà essere anticipato nella sua esecuzione. Altrimenti, onorevole Ministro, corriamo il rischio di disperdere tutti quei benefici che, invece, il piano decennale avrebbe dovuto e potuto apportare.

Nei dettagli, dobbiamo preoccuparci di considerare con maggiore concretezza i trasporti « pendolari », come li ha chiamati il relatore Deriu, cioè i trasporti di massa delle città e delle zone industriali. Oramai, questo problema ha raggiunto dimensioni gigantesche e peggiora ogni giorno di più per cui mi pare che debba essere preso in esame con carattere prioritario dal Ministero dei trasporti.

Siamo a conoscenza del fatto che è stata nominata una Commissione per la riforma dell'Azienda, presieduta, se non erro, dal Vice Presidente del Consiglio dei ministri. Tale Commissione ha iniziato i suoi lavori? Ha un programma di attività? Se le informazioni che abbiamo sono esatte pare che si sia riunita una sola volta; il che mi sembra, effettivamente, un po' poco, onorevole Ministro!

Noi tutti desideriamo portare il nostro contributo ai lavori di questa Commissione, ma per far questo è indispensabile che noi siamo messi al corrente del programma che si intende svolgere in modo da essere orientati nella nostra azione.

Dovremmo anche sapere, onorevole Ministro, se si pensa finalmente in modo concreto ad istituire il Consiglio superiore dei trasporti cui noi siamo sempre stati favorevoli; purtroppo, però, sono anni che si parla di questo problema senza arrivare a nessun risultato ed anche la proposta di legge che il senatore Corbellini ha presentato alcuni anni fa è caduta nel nulla.

Si è anche parlato molto, in questi ultimi anni — e ne ha fatto cenno anche l'onorevole

relatore — dei « rami secchi ». Effettivamente, il problema esiste ed è diventato sempre più pressante, tanto è vero che si dice che ben 4.900 chilometri della nostra rete ferroviaria debba rientrare in questa classificazione.

Circa questo problema noi non assumiamo posizioni preconcrete; affermiamo però che la valutazione dei « rami secchi » non può prescindere dalle seguenti considerazioni:

1) che non si deve mai dimenticare il valore sociale del servizio ferroviario;

2) che tronchi, secchi oggi, possono domani essere tronchi validissimi e redditizi, comunque necessari;

3) che i bassi redditi si hanno sempre nelle zone depresse dove la ferrovia è il solo strumento di vita associata e dove noi dobbiamo invece portare aiuti;

4) che le sostituzioni e soppressioni devono essere riportate al Parlamento, sentito il pensiero degli Enti locali interessati;

5) che devono sempre e comunque essere condizionate alla consistenza della rete stradale, delle tariffe e della concessione agli Enti pubblici.

Sono questi i cinque punti che riteniamo debbano essere tenuti presenti nelle decisioni che riguardano i cosiddetti « rami secchi » per evitare di incorrere in errori ed in gravi inconvenienti.

Passo ora al personale. Non posso che cominciare col dire che bisogna preoccuparsi di risolvere al più presto il delicatissimo problema. Tutti noi riconosciamo che i ferrovieri assolvono compiti pesanti e di grande responsabilità e che, in relazione a ciò non possono essere soddisfatti degli emolumenti che percepiscono.

Molti di questi dipendenti, taluni sempre, sono in continuo movimento tanto che quasi si potrebbe dire che si trovano ad avere due famiglie da mantenere contemporaneamente. In considerazione dello stato di disagio in cui versa questa categoria di lavoratori mi sembra che non si possa veramente più attendere nel provvedere ad una loro adeguata sistemazione economica; dobbiamo far sì che

il ferroviere sia soddisfatto del suo lavoro e che lo possa svolgere in serena tranquillità.

Per raggiungere questo obiettivo ritengo che non sia necessario attendere la riforma dell'Azienda ferroviaria ma che si debba provvedere subito.

È vero che il bilancio di previsione della Azienda per il 1965 prevede un passivo di quasi 91 miliardi — credo anzi che il ministro Jervolino abbia, alla Camera dei deputati, fatto cenno ad una cifra molto maggiore — ma ritengo che questo dato di fatto non possa avere un valore negativo nei confronti dei ferrovieri.

Siamo d'accordo che dobbiamo tendere al pareggio di questo bilancio, che dobbiamo migliorare le attrezzature e gli impianti dell'Azienda, controllarne le spese ed aumentarne la produttività, ma è anche vero che per raggiungere tutti questi risultati non possiamo più continuare a « tirar la cinghia » del personale!

Se, come ha ben detto il senatore Deriu, bisogna considerare la ferrovia come una rete che, dovunque arriva, favorisce la ricchezza ed il benessere del Paese, dobbiamo anche tener presente che quando esaminiamo il bilancio dell'Azienda ferroviaria, non dobbiamo farlo soltanto come diligenti ragionieri, ma anche come politici, vale a dire con una serie di considerazioni particolari che portano ad ampliare il nostro giudizio.

Concludendo, onorevoli colleghi, non ho per ora da aggiungere altro su questo argomento, riservandomi di ritornarvi eventualmente in sede di discussione in Assemblea.

Per quanto riguarda il mio secondo ordine del giorno, relativo al tratto ferroviario Parma-Suzzara, devo dire che esso rientra nel problema generale delle ferrovie concesse, ma che assume un valore ed una urgenza particolari sui quali mi permetto di richiamare la sensibile attenzione dell'onorevole Ministro.

Infatti, il tronco Parma-Suzzara, per la sua particolare importanza, la sua ubicazione, nonchè per le possibilità di operare che esso offre, costituisce un argomento a sè stante sul quale noi ci permettiamo di insistere con tutta la nostra energia, argomento che è stato già sottoposto all'attenzione della Camera dei deputati e del Senato.

Fin dal 1949 le comunicazioni ferroviarie Brennero — cioè centro Europa — Tirreno hanno messo in evidenza una strozzatura di 43 chilometri circa di linea ferroviaria: quella del tratto Suzzara-Parma.

Nel 1958, in applicazione della legge n. 1221 — la famosa « bacchetta magica » — furono pagate per ammortamenti lire 179.516.000 con proroga di 25 anni della concessione a partire dalla data di ultimazione dei lavori di ammodernamento, per cui dal 1961, data di ultimazione dei lavori, si arriverebbe all'anno 1986. Desidero far notare che tale proroga è stata convenuta non con il concessionario, Consorzio enti locali, ma con la Società veneta, sub-concessionaria. Fatto questo che dovrà venir chiarito in quanto ha sorpreso tutti: amministrazioni costituenti il consorzio, autorità politiche e popolazione.

Potrebbe anche darsi che la procedura di cui sopra sia regolare, ma, indubbiamente, sarebbe stato preferibile concedere la proroga direttamente al Consorzio concessionario. In ogni caso, sarebbe auspicabile che il signor Ministro fornisse alla Commissione delucidazioni al riguardo.

Uno sguardo ai grafici dimostra che il percorso più breve per unire Parma con Padova, con Mantova, con Verona quindi il Tirreno col Brennero è quello della Parma-Suzzara e non dobbiamo dimenticare che è nel nostro interesse richiamare verso il Tirreno un traffico sempre maggiore di viaggiatori e merci abbreviando le distanze ed accelerando i tempi.

Nell'ottobre del 1963 l'allora Ministro dei trasporti senatore Corbellini ci assicurò che avrebbe messo allo studio il problema del tronco Parma-Suzzara, ma poi nulla ci è venuto a riferire; pertanto, prego l'onorevole ministro Jervolino di riprendere in considerazione la cosa. A tale fine ho presentato l'ordine del giorno che mi auguro contribuisca a far concludere la questione con un impegno serio da parte del Ministro. Sarà così risolto un problema con un beneficio che non tarderà a dimostrarsi molto efficace.

Chiudo la mia esposizione riservandomi di intervenire ulteriormente sull'argomento in Assemblea dopo che l'onorevole Ministro ci avrà fatto conoscere il suo pensiero sulle varie questioni da me sollevate.

J E R V O L I N O , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Desidero brevemente intervenire per fare alcune considerazioni sul futuro svolgimento dei nostri lavori.

Questa mattina continueremo la discussione sul bilancio dei Trasporti fino a che non avranno parlato tutti gli onorevoli senatori iscritti a parlare; nel pomeriggio, come ho già detto in precedenza al Presidente, sarò impegnato al Ministero e domani mattina dovrei venire in Commissione a rispondere alle varie questioni postemi dai senatori intervenuti nella discussione.

Quel che mi chiedo e chiedo a voi, onorevoli senatori, è come potrò essere in grado di documentarmi, e quindi di venire qui domani, senza fare improvvisazioni su argomenti così importanti, impegnativi e alcuni dei quali richiedono anche informazioni particolari, come quelle richieste dal senatore Ferrari!

Ancora una volta, pertanto, per rispetto verso la serietà di questa Commissione, devo pregarvi di rimandare la prossima riunione alla settimana ventura in modo che io possa avere il tempo di interpellare i vari uffici per ottenere le notizie richiestemi.

P R E S I D E N T E . Mi pare che l'onorevole Ministro abbia ragione e quindi mi preoccupero di far sapere alla 5ª Commissione che saremo in grado di farle pervenire il nostro parere sul bilancio dei Trasporti non prima di giovedì della prossima settimana.

Del resto, come giustamente ha fatto prima rilevare il senatore Crollalanza, la Commissione finanze e tesoro deve ancora ultimare l'esame di due dei quattro bilanci di sua competenza e credo, pertanto, che non avrà immediatamente bisogno del nostro parere sul bilancio dei Trasporti.

Di fronte all'evidenza dei fatti non c'è da fare altro che arrendersi!

C R O L L A L A N Z A . Lo stato di previsione del Ministero dei trasporti, inquadrando contabilmente alcune attività della vita della nazione, che possono considerarsi fondamentali, richiederebbe certamente un vasto dibattito in Commissione, tanto più che,

con la nuova procedura dei bilanci, è da escludere che un tale dibattito si possa avere in Aula.

In relazione, pertanto, sia a quanto è stato prospettato dal nostro egregio collega Deniu, sia alle considerazioni che scaturiscono dalle cifre stesse del documento, sottoposto al nostro esame, un'approfondita discussione sarebbe più che giustificata, ma io, pur avendo preso diversi appunti, stante il poco tempo a disposizione, non mi soffermerò che su alcune cifre più significative.

Per quanto attiene all'Ispettorato dei trasporti, comincerò con il rilevare che dei 50 miliardi e 502 milioni che rappresentano l'ammontare complessivo dello stato di previsione del Ministero, ben 22 miliardi e 265 milioni si riferiscono alle ferrovie concesse, ma essi sono destinati unicamente ai contributi che l'Amministrazione corrisponde in base agli atti di concessione ed alle risultanze che derivano dalle gestioni dei singoli bilanci. Viceversa, nessuna cifra, pur se di scarsa entità, è stanziata per le opere di ulteriore ammodernamento di tali ferrovie, cioè per la trasformazione, in alcuni casi radicale, di molti altri tronchi della rete data in concessione. Ad esempio, per la vasta rete delle Ferrovie calabro-lucane, riscattata dallo Stato, e la cui gestione si svolge attualmente, attraverso la nomina di un Commissario, non mi risulta che vi siano stati o vi siano in atto interventi, al di fuori di quelli di ordinaria amministrazione, intesi ad ammodernarla ed a potenziarla, ad eliminare insomma gli inconvenienti, le carenze e lo stato di arretratezza che ne giustificarono il riscatto.

Per quanto si riferisce ad un'altra branca di attività del Ministero dei trasporti, e cioè all'Aviazione civile, noto la modestia delle tre cifre che alimentano l'attività di questo importante servizio nazionale, e precisamente: i 3 miliardi e 900 milioni destinati alla costruzione di due nuovi aeroporti quello di Venezia e quello di Palermo (non vi è quindi nessun'altra possibilità per fronteggiare le esigenze di potenziamento degli altri scali aerei della Nazione o la costruzione di nuovi aeroporti); 1 miliardo e 365 milioni per la manutenzione ordinaria degli aeroporti (cifra assolutamente modesta); e 1 miliardo e

716 milioni per contributi alle società di navigazione aerea.

Nei riguardi di quest'ultimo stanziamento il relatore ha lamentato l'onerosità dei contributi destinati al servizio di linee servite dagli elicotteri, che egli considera di lusso, in quanto di esse fruiscono solo categorie privilegiate di turisti. Si potrebbe discutere su tale critica, ma me ne astengo; io invece sostengo che per sviluppare la rete all'aviazione civile, che è ancora inadeguata, occorrerebbero stanziamenti di ben maggiore entità.

Vi è un'altra cifra, che caratterizza in modo preoccupante l'attività del Ministero dei trasporti, ed è quella che si riferisce al bilancio delle Ferrovie dello Stato e che consiste in 90 miliardi di disavanzo. Tale cifra, durante la esposizione del relatore, è stata ulteriormente maggiorata dal ministro Jervolino.

J E R V O L I N O , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Se mi è consentito dare un chiarimento di carattere generale, vorrei far presente che l'Azienda delle ferrovie distingue il *deficit* dal disavanzo. Sul piano pratico non vi sarebbe alcuna distinzione, ma nella realtà si è sempre fatto così. Personalmente non condivido l'opportunità della distinzione. Comunque l'Azienda delle ferrovie sostiene che se da parte delle varie Amministrazioni essa ottenesse il pagamento di tutti i servizi resi, la situazione sarebbe completamente diversa. Vi è un *deficit* reale di gestione di servizio che è di 90 o 91 miliardi. A questo bisogna aggiungere: il contributo che lo Stato dà per servizi sociali e il contributo che lo Stato dà per il pagamento delle pensioni, le quali, anziché essere corrisposte direttamente dall'Azienda delle ferrovie dello Stato, vengono corrisposte dal Ministero del tesoro, che fa le ritenute. Pertanto il vero *deficit* è di 90 o 91 miliardi, mentre il disavanzo, che è la differenza tra le entrate e le uscite, consiste in una somma maggiore, che il relatore ha definito in una determinata cifra, mentre, in realtà, si tratta di una somma un po' meno allarmante. Questo è il concetto al quale si è sempre ispirata l'Azienda delle ferrovie. Ecco perchè mi sono permes-

so di far presente che bisogna parlare di *deficit* e non di disavanzo.

A D A M O L I . Se si continua con questa differenza terminologica, sarà necessario ogni volta fare questa precisazione, per fare presente che si tratta di *deficit* e non di disavanzo. Pertanto, sarebbe opportuno parlare di *deficit* reale e di *deficit* fittizio. Non si può pretendere che la pubblica opinione sappia fare una distinzione del genere.

J E R V O L I N O , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Siamo d'accordo. Comunque volevo spiegare la ragione per la quale mi ero permesso di fare un'osservazione.

C R O L L A L A N Z A . Dopo quanto ho rilevato sull'effettiva portata dei principali stanziamenti dello stato di previsione della spesa, passo a svolgere alcune osservazioni nei confronti di determinati settori dell'Amministrazione dei trasporti.

Per quanto riguarda le ferrovie in concessione, ho già dichiarato che, all'infuori dello stanziamento di 22 miliardi e 265 milioni, non vi è alcun altro limite di impegno che consenta un organico piano di graduale ammodernamento delle ferrovie secondarie; problema questo che è di importanza non minore di quello delle ferrovie gestite dallo Stato. Vi sono, infatti, delle reti ferroviarie date in concessione che avrebbero bisogno di notevoli miglioramenti, così, per esempio, come è stato già operato in Puglia, nei riguardi delle Ferrovie del Sud-Est, dove, a seguito di alcuni provvedimenti, adottati a suo tempo dall'Amministrazione, si è realizzato un sensibilissimo miglioramento del servizio, sia a seguito dei lavori di potenziamento e rinnovamento eseguiti su una buona parte della rete negli impianti fissi, sia per l'avvenuto rinnovamento del materiale rotabile. Ma, onorevole Ministro, devo aggiungere che si potrebbero ottenere ancora migliori risultati se l'Ispettorato provvedesse ad adempiere agli obblighi di carattere finanziario che esso ha tuttora nei riguardi della società concessionaria, la quale è creditrice di cifre notevoli.

Ho dato atto al Ministero ed alla Società concessionaria di quanto è stato fatto per migliorare il servizio, ma devo, però, ricordarle, onorevole Ministro, che non tutta la rete delle Sud-Est è stata ammodernata e che vi è un piano di ulteriore ammodernamento che dovrebbe essere finanziato, in quanto si tratta di una rete ferroviaria che si articola in una regione in piena fase di industrializzazione. Essa collega una serie di Comuni dove sussistono anche delle notevoli attività di carattere economico-agricolo e dai quali si sprigiona un traffico viaggiatori sensibilissimo. Pertanto, è quanto mai opportuno, così come è stato prospettato anche dal relatore, che si compili una buona volta un piano finanziario e tecnico per procedere ulteriormente nell'ammodernamento di quelle ferrovie in concessione, che hanno ancora ragione di esistere.

Un'altra ferrovia, per la quale desidero invece chiedere all'onorevole Ministro qualche notizia, è quella data in concessione alla Società ferro-tramviaria. Mi riferisco alla tramvia Bari-Barletta, in via di trasformazione a ferrovia a scartamento ordinario, iniziata nel 1924 (i lavori furono sospesi durante l'ultima guerra e quindi ripresi con il contagocce) e che a tutt'oggi non entra ancora in esercizio. Eppure, gran parte dei lavori risultano ultimati e parte del materiale rotabile giunto sul posto. Non si comprende, quindi, perchè si indugia ancora a far entrare in esercizio questa linea, che pur serve una popolazione di circa mezzo milione di abitanti e Comuni di grandissima importanza, con popolazione di 40, 50, 60 mila abitanti! Ciò corrisponde ad una esigenza che, pur essendo nata molti anni fa, risulta a tutt'oggi sempre vitale per quelle popolazioni e per l'economia stessa della Regione.

Il relatore si è intrattenuto anche sul problema della circolazione stradale, chiedendo misure repressive molto più drastiche e severe a carico dei contravventori, e quindi modifiche all'attuale Codice della strada ed allo stesso Codice penale. È pacifico che sulle strade avvengono, con un crescendo rossiniano, incidenti sempre più frequenti e molte volte mortali, che consigliano di

adottare, specie per alcune infrazioni, provvedimenti di maggiore severità. Devo, però, far osservare al relatore che, pur senza toccare il Codice penale e senza eccessive modifiche al Codice della strada, basterebbe che tale Codice fosse fatto osservare con maggiore impegno nelle attuali norme perchè parecchi degli incidenti che si lamentano venissero eliminati. Sta di fatto che oggi, sia negli abitati, sia sulla rete viaria nazionale, la vigilanza svolta dai vigili urbani e dal Corpo speciale di polizia stradale risulta inadeguata. Rilevo, inoltre, che la insufficiente vigilanza che oggi si esercita nelle città è prevalentemente diretta a penalizzare le infrazioni alle soste vietate. Si può, infatti, affermare che i quattro quinti o i nove decimi delle contravvenzioni che vengono elevate riguardano tale divieto. Viceversa, scarsa azione repressiva viene svolta per impedire i frequentissimi sorpassi a destra, le conversioni di marcia, l'eccesso di velocità e le numerose altre infrazioni; nè da parte della Polizia stradale si interviene costantemente come si dovrebbe per impedire le gare di corsa tra gli autotreni ed i camions, il cui andamento di marcia è regolato in modo preciso dal Codice della strada. Certo l'esperienza di questi anni suggerisce alcune modifiche al Codice della strada, ma in attesa di tali modifiche, aumentiamo il Corpo dei vigili urbani e della polizia stradale ed adoperiamoci per la rigida e totale applicazione delle stesse norme che attualmente regolano la materia.

Nei riguardi dell'Azienda delle ferrovie dello Stato, è stato già rilevato, in precedenza, il crescente disavanzo che ne caratterizza la gestione, per coprire il quale si è costretti ogni anno a ricorrere ad operazioni di prestito. Nel bilancio, infatti, vi è una quota di ammortamento di 25 miliardi 690 milioni che si riferisce sia alla quota di ammortamento per i prestiti che l'Amministrazione contrae in base ai due piani quinquennali per l'ammodernamento della rete, sia alla copertura dei disavanzi di esercizio. Circa il problema di assetto della gestione delle Ferrovie dello Stato, sono state prospettate varie soluzioni e vi sono state molte discussioni e polemiche. Vi è chi so-

stiene la necessità di profonde riforme di struttura; vi è chi consiglia l'adeguamento delle tariffe; vi è infine chi afferma che bisogna eliminare innanzitutto i rami secchi.

Certo, nell'Azienda delle ferrovie dello Stato alcune riforme di struttura si rendono necessarie, ma bisognerebbe cominciare dal riformare la struttura dello stesso Ministero dei trasporti, ampliandone i compiti, con la restituzione di alcuni settori, di cui è stato privato nell'ultimo dopoguerra, per esempio quello della Marina mercantile. È evidente che, in una visione organica delle esigenze economiche e sociali della Nazione, i trasporti terrestri vanno coordinati con quelli marittimi, così come vanno coordinati con i trasporti per via aerea.

Una logica e sana riforma dell'Azienda delle ferrovie dovrebbe essere quella che scaturisse da una impostazione, diciamo così, a carattere industriale, quindi: snellezza di procedure, snellezza di movimenti e, naturalmente, gestione basata su un piano essenzialmente economico. È vero, come è stato rilevato dal collega Giacomo Ferrari e dallo stesso relatore, che l'Azienda svolge un servizio pubblico, cioè assolve ad una funzione di carattere sociale, ma gli oneri che derivano da determinate prestazioni, imposte da esigenze di carattere sociale, vanno pagate da tutta la collettività nazionale e per essa quindi dal Tesoro. Bisognerebbe poi procedere a vaste e radicali modifiche dell'attuale ordinamento nonché al decentramento di molte funzioni. È un assurdo che nei Compartimenti, secondo quanto mi riferiva tempo fa un dirigente, anche per spese di modesta entità si debba chiedere il benessere della Direzione generale, se non addirittura la delibera del Consiglio di amministrazione!

È evidente che se ci si mette su un piano industriale, le tariffe andrebbero adeguate; ma è il momento questo di pensare ad un tale aumento, data la particolare congiuntura di crisi economica che si registra? Bisognerebbe rinviare a tempi migliori gli eventuali ritocchi.

Rimane il problema dei cosiddetti « rami secchi ». Qui il discorso ci porterebbe molto

lontano. Sono state fatte in proposito delle osservazioni quanto mai fondate; una, in particolare, è stata fatta dal relatore ed è stata ripresa, se non sbaglio, dal collega Giacomo Ferrari, quella cioè di procedere al riguardo con molta ponderazione.

Io penso che prima di procedere alla eliminazione dei rami secchi, bisognerebbe innanzitutto accertare se essi non possano diventare invece dei rami vitali ammodernandoli e potenziandoli. Comunque, se si deve procedere alla loro graduale eliminazione, da dove si deve cominciare?

Io ho sempre sostenuto la necessità per il Mezzogiorno di priorità nella realizzazione delle opere pubbliche. Ma, per la eventuale eliminazione dei rami secchi, sarei per una priorità del Nord. Se, dunque, la eliminazione è proprio indispensabile, si cominci dal Nord, dove c'è una maggiore ricchezza di strade e di altri mezzi di trasporto e dove, comunque, la rete ferroviaria risente passivamente del mantenimento in esercizio anche di vecchi tronchi, costruiti per esigenze unicamente di carattere militare, oramai completamente superate. Ad ogni modo, è chiaro che gli inconvenienti che deriverebbero dall'eliminazione di alcuni rami secchi nel Nord sarebbero meno preoccupanti di quelli che si verificherebbero nel Sud.

ADAMOLI. Non vedo perchè bisognerebbe abolire tanto per abolire.

CROLLALANZA. Non ho detto questo. Ho detto: se si deve cominciare gradatamente a tagliare i rami secchi, sarei per una priorità in senso inverso. Cioè, si cominci dal Nord, dove queste ferrovie sono meno necessarie.

ADAMOLI. Non è detto. Ci sono ferrovie indispensabili.

CROLLALANZA. Allora, si mantengano in esercizio. Comunque, questa è una mia opinione, che può non essere condivisa, se in contrasto con gli interessi delle popolazioni del nord, delle quali voi siete gli esponenti.

J E R V O L I N O , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Se mi è consentito, vorrei dare un chiarimento. Quando si parla di abolire i rami secchi, si lascia intendere che verrebbero lasciate le zone senza possibilità alcuna di trasporto...

C R O L L A L A N Z A . Onorevole Ministro, se mi lascia completare, chiarirò meglio il mio pensiero. È evidente che anche nel Mezzogiorno si potranno eliminare i rami secchi, ma soltanto quando vi sarà una efficiente rete stradale, così come è nel Nord, e questa, oggi, non c'è.

J E R V O L I N O , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Questo non vale soltanto per il Mezzogiorno. Esistono situazioni analoghe anche nel Nord. È inutile fare una distinzione.

C R O L L A L A N Z A . Non intendo essere frainteso. Se si può fare a meno di tagliare i rami secchi anche nel Nord, tanto meglio.

Passo ora all'ultima parte del mio intervento, e cioè al piano quinquennale degli 800 miliardi prendendo lo spunto da alcuni dati tratti dalla lettura della relazione che al riguardo accompagna il bilancio.

Innanzitutto c'è da rilevare (è stato lamentato anche dal collega Deriu) che fino ad oggi non si è riusciti a rispettare, in conformità della legge, nella concessione di commesse e nella esecuzione delle opere, il rapporto di due quinti a favore del Mezzogiorno. A tale inconveniente si oppone la giustificazione che nel Mezzogiorno non vi sarebbe ancora un'attrezzatura industriale tale da consentire di raggiungere la suddetta percentuale.

Eppure, se sono esatte, come non dubito, le informazioni datemi dal collega senatore Barbaro, lo stabilimento industriale di Reggio Calabria, che è certamente destinato ad un'attività produttiva di notevole portata, con possibilità di assorbimento di un ulteriore numero considerevole di operai, praticamente gira se non a vuoto, certo ad un ritmo molto ridotto, perchè le commesse sono poche.

J E R V O L I N O , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Mi consenta, onorevole senatore, di dire che ho dato alla Società una commessa di 4.000 carri. Ho atteso otto mesi; la società non ha accettato, perchè non l'ha ritenuta conveniente. Mi sono recato anche sul posto per rendermi conto della situazione.

C R O L L A L A N Z A . Se è così, onorevole Ministro, ci troviamo di fronte ad un problema di costi; quindi di prezzi non remunerativi. Per lo stesso motivo il programma quinquennale non ha il ritmo di attività e lo sviluppo che dovrebbe avere. Ella sa, infatti, che molte gare di appalto di opere sono andate deserte.

J E R V O L I N O , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Senatore Crollanza, io devo rispettare la legge. Non posso fare ad arbitrio mio quello che non mi è consentito. Io sono del Mezzogiorno d'Italia, sono stato relatore della legge per la Cassa per il Mezzogiorno e, se mi è consentito, ho una particolare attenzione per il Mezzogiorno. Ora, quando vi sono delle leggi, e queste leggi non vengono accettate da coloro che ne devono beneficiare, io non posso fare molto. Ripeto, io ho avuto la pazienza di attendere otto mesi, ho messo dei termini perentori, ho superato questi termini, la Società ha risposto che non aveva convenienza a costruire i 4000 carri.

C R O L L A L A N Z A . Si poteva però riequilibrare la percentuale intensificando, nel Sud il settore opere, a compenso del mancato raggiungimento dell'aliquota nel settore commesse.

Ma questo non è che un aspetto dello scarso impegno ed interessamento dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato verso le regioni meridionali. La realtà è che quando è stato imbastito il piano quinquennale non si è tenuto adeguato conto dell'azione meridionalistica in atto da parte della « Cassa », che ha in via di realizzazione l'industrializzazione delle zone cosiddette depresse e l'esecuzione di molte opere pubbliche.

Si può discutere finchè si vuole sulla Cassa del Mezzogiorno, ed io ne sono stato un critico, per certi suoi aspetti, ma non si può ignorare che centinaia e centinaia di miliardi sono stati investiti in un quindicennio nelle regioni meridionali per realizzazione di opere che tendono al potenziamento della loro economia sia dal punto di vista agricolo che da quello industriale.

Tutto ciò l'Amministrazione delle ferrovie, a mio avviso, lo ripeto, se non lo ha ignorato, per lo meno non lo ha considerato in pieno. Lo stesso rilievo si può fare al Ministero dei lavori pubblici, che peraltro avrebbe l'attenuante dell'insufficienza dei mezzi finanziari, per quanto si attiene alle esigenze portuali ed a quello della marina mercantile per l'inadeguatezza delle linee di navigazione.

Comunque, onorevole Ministro, sta di fatto che, per quanto si riferisce al piano quinquennale, a giudicare anche dagli stessi dati contenuti nella relazione illustrativa allegata al bilancio, risulta che, mentre molte esigenze vengono soddisfatte, in misura sensibile, in altre parti del territorio nazionale, per il Mezzogiorno si è ancora molto indietro nell'opera di ammodernamento e potenziamento della rete. Desidero mettere perciò l'accento su alcuni problemi che mi sembrano meritevoli di particolare considerazione. Non presento ordini del giorno, perchè so la fine che farebbero. Lei risponderebbe di accettarli come raccomandazione; tanto vale allora non presentarli!

Le prospetto innanzi tutto l'esigenza di completare il raddoppio del binario sulla linea adriatica nel tronco Ancona-Foggia, e non solamente in quei tratti che sono previsti dal piano quinquennale. Inoltre, prospetto l'esigenza di prolungare fino a Lecce il raddoppio già in esercizio da Foggia a Bari. I rapporti economici ed i traffici tra la regione pugliese, la Lombardia ed in genere l'Italia settentrionale sono tali da non consentire dilazioni nella soluzione di questo problema. Raccomando altresì di non perdere di vista il fatto che la linea che collega la Puglia a Napoli e a Roma ha, tra Foggia e Caserta, la strozzatura di un solo binario; mi sembra che sia tempo di con-

siderare come merita anche quest'altro problema.

Sottolineo anche la necessità di modifiche radicali di tracciato nel tronco che unisce Bari a Taranto. Lei sa che per andare da Bari a Taranto con un treno normale si impiega un tempo assolutamente sproporzionato. A Taranto è sorto il complesso siderurgico più importante, più moderno e più grandioso d'Europa; esso è uno dei capisaldi del polo di sviluppo Taranto-Bari-Brindisi e rappresenta perciò una base di lancio per l'espansione dell'economia meridionale nel Mediterraneo. La linea che collega Bari a Taranto va dunque corretta e potenziata, a meno che non si voglia riesaminare la possibilità della costruzione della nuova linea Bari-Metaponto, che in parte sarebbe una parallela dell'altra, con il vantaggio però di allacciare più rapidamente la linea ionica all'adriatica. In questo caso le rettifiche sulla Bari-Taranto potrebbero essere di minor rilievo.

Comunque, onorevole Ministro, mi consenta di riaffermare (ella è meridionale ed io non dubito, anzi sono convinto che fa quello che può, in relazione ai mezzi che ha a disposizione) che nel Mezzogiorno molte lacune e deficienze sussistono e che quindi esse vanno eliminate su un piano di priorità.

Vi è, tra gli altri, il problema dei carri refrigeranti. Ella sa che vi sono dei periodi di particolare intensità nell'esportazione delle primizie ortofrutticole per cui il traffico ferroviario dalla Puglia verso il Nord è reso addirittura congestionato. Si tratta di primizie, come le verdure o l'uva da tavola, che vengono instradate non soltanto verso il settentrione ma anche verso Monaco ed i mercati europei del Nord-est. Ebbene in tali periodi i carri refrigerati sono insufficienti a soddisfare le esigenze della produzione che spesso rimane giacente per troppo tempo nelle stazioni perdendo la sua freschezza o addirittura deteriorandosi. Tutto ciò va a danno dell'economia regionale.

Vi è poi la questione delle carrozze viaggiatori. La stessa Amministrazione riconosce (si legge nel programma del piano quinquennale) che occorre costruirne alcune migliaia.

È inevitabile perciò che vecchie carrozze circolino ancora, più o meno rimodernate sulla rete. Ne ho viste circolare anche sulla rete secondaria del Nord, ma vorrei sapere perchè il maggior numero di esse debba circolare costantemente nel Mezzogiorno; perchè, per esempio, le vetture-letto in servizio tra Roma e la Puglia debbano essere quelle speciali, anguste e non funzionali, che erano state costruite per i viaggiatori di II classe e non quelle normali; perchè la carrozza-ristorante, che veniva allacciata a Caserta al rapido in partenza da Bari per Roma la mattina, ed era sempre accorsata, è sparita dalla circolazione?

Ci sarebbero da rilevare inoltre parecchi altri inconvenienti, come ad esempio l'illuminazione ancora preistorica di alcune stazioni; le sale di aspetto di altre non sempre decorose ed in ordine; la insufficienza di parecchi scali merci, la mancanza di pensiline, ma su di essi non intendo dilungarmi.

Onorevole Ministro, mi rendo conto che non è semplice governare il settore che le è stato affidato, date le difficoltà obiettive che sussistono. Tuttavia il mio discorso più che a lei è rivolto in particolare al Governo, nel suo complesso, il quale, d'altra parte, non si può dire che abbia eccessive preoccupazioni di ordine finanziario, se si imbarca con disinvoltura in investimenti anche di notevole portata, per cosiddette riforme di struttura, che considera prevalenti, ma sulle quali viceversa vi è materia, nell'opinione pubblica, di vivace dissenso e comunque di polemica. È vero che non si può provvedere contemporaneamente a tutto, ma proprio per ciò è indispensabile procedere su un piano di priorità negli investimenti. E in materia di priorità, debbo ritenere che il settore delle Ferrovie dello Stato, nonchè quello dei trasporti in generale, sia tra quelli che possono considerarsi fondamentali nella vita della Nazione. È quindi chiaro, onorevole Ministro, che i problemi del suo dicastero, che Ella non riesce ancora a fronteggiare, debbano trovare maggiore comprensione da parte del Governo.

P R E S I D E N T E . Ha facoltà di parlare il senatore Massobrio, il quale, nel suo

intervento, svolgerà il seguente ordine del giorno.

Il Senato,

considerate le attuali difficilissime condizioni in cui si svolge l'autotrasporto di merci;

considerato che gli oneri degli autotrasportatori sono destinati ad aumentare ove il disegno di legge sugli orari di lavoro e sui riposi del personale addetto venga definitivamente approvato;

considerata la indispensabilità dell'autotrasporto per tutti i settori economici nazionali;

considerata la concorrenza dell'autotrasporto estero internazionale gravato di minori oneri di quello italiano;

considerato che a differenza di quanto avviene nell'autotrasporto la quasi totalità degli altri settori economici gode di particolari sostanziali facilitazioni ed incentivi;

invita il Governo a porre allo studio, nei riguardi dell'autotrasporto, misure creditizie, riduzioni del prezzo del carburante, riduzioni dell'aliquota di ricchezza mobile e dell'IGE, riduzioni nella misura dei pedaggi ed altre simili facilitazioni.

M A S S O B R I O . Onorevole Presidente, nel mio intervento mi riferirò brevemente soltanto all'ordine del giorno che ho presentato, riservandomi di trattare in Aula tutto ciò che è inerente in linea generale al bilancio di previsione del Ministero dei trasporti. L'ordine del giorno fa riferimento al settore degli autotrasporti, di rilevante importanza e la cui consistenza si va manifestando sempre più.

Le imprese che operano in tale campo, però, incontrano un numero sempre maggiore di difficoltà determinate da un complesso di cause: ragioni contingenti come la situazione economica generale, la concorrenza da parte di imprese straniere, uno stato diffuso di indisciplina giacchè la legge numero 1349 del 20 luglio 1935 non risponde più alle attuali esigenze. Tali difficoltà potrebbero ulteriormente aumentare quando sarà approvato il disegno di legge di inizia-

tiva governativa che disciplina l'orario ed il riposo degli addetti agli automezzi, cosa questa che determinerà difficoltà notevoli per le imprese che operano su vasta scala coprendo percorsi che vanno dal nord al sud della penisola. Si potrebbe obiettare che tale provvedimento è ancora da approvare, alla quale cosa potrei rispondere che in ogni caso, trattandosi di iniziativa che tutela gli interessi ed i diritti dei lavoratori, diritti che ammetto, si può prevedere la sua sollecita approvazione.

Alle difficoltà che ho citato, si aggiungono quelle non meno consistenti e preoccupanti che derivano dalla sleale concorrenza di piccole imprese che si improvvisano autotrasportatrici e che riescono ad operare a prezzi di concorrenza proprio perchè sfuggono spesso alle disposizioni di legge e più precisamente ai contributi previsti e dovuti.

Non ritengo di dovermi dilungare ulteriormente sull'argomento, giacchè il Ministro certamente conosce bene la situazione. In considerazione di quanto ho detto e di quanto per ragioni di tempo ho tralasciato, ma che è ben presente alla nostra mente, invito l'onorevole ministro Jervolino a voler tenere nella massima considerazione possibile quanto previsto nell'ordine del giorno da me presentato, al fine di mettere le imprese del trasporto nella condizione di poter operare con quella snellezza e quell'impegno che l'importanza del servizio richiede.

G E N C O . Nel mio intervento, che mi auguro breve, farò riferimento alla dettagliata ed esauriente relazione del senatore Deriu per seguirne la falsariga.

Inizierò da quanto egli ha detto relativamente alla circolazione stradale. A tal proposito, in parte concordo con i rilievi fatti dal senatore Crollanza, che non vi sia bisogno cioè di rivedere il Codice, perchè le norme attuali, se applicate seriamente, sono sufficienti a dare la garanzia di un traffico sufficientemente ordinato. Ritengo però che occorra fare qualcosa in un senso e nell'altro: far rispettare, cioè, le disposizioni vigenti e nello stesso tempo rivederne qualcuna.

Tanto per citare un esempio, fra le norme previste dal Codice stradale ve ne è una che stabilisce per gli autoveicoli pesanti (non parlo dei « Leoncini » per i quali pure sarebbe opportuno imporre delle limitazioni) il limite massimo di velocità di 60 chilometri orari. A tal uopo, detti automezzi portano ben visibile, sulla parte posteriore, una targa indicante appunto il numero « 60 ». Non esiste autista però, che rispetti tale norma! Durante la discussione parlamentare del Codice fu richiesto che gli automezzi fossero muniti di speciali congegni acustici che entrassero in funzione non appena superata la velocità consentita, sì da costringere l'autista a rallentare. Tali dispositivi, però, non sono stati mai adottati per la semplice ragione che le imprese di autotrasporti, vuoi quelle pubbliche che quelle private, hanno sostenuto che essi sarebbero venuti a costare eccessivamente, soprattutto considerato il numero degli automezzi.

F E R R A R I G I A C O M O . Mi immagino la sinfonia che deriverebbe dall'adozione di siffatti congegni

G E N C O . Onorevole Ministro, a mio parere sarebbe opportuno modificare il Codice nel senso indicato, checchè ne pensino le ditte costruttrici di automobili, dei cui interessi poco deve importare al Parlamento e al Paese. Ciò che importa, invece, sono i dieci-quindici morti al giorno che si devono lamentare sulle strade della nostra penisola e di cui possiamo prendere facilmente conoscenza attraverso le cronache dei giornali. Ciascuno di noi è continuamente testimone di simili incidenti: io, tanto per fare un esempio, dalla finestra della mia abitazione in Via Cristoforo Colombo ne vedo numerosissimi la mattina alle 8, quando il traffico è più intenso. Su tale argomento mi riservo di presentare un disegno di legge, con il quale imporre un limite massimo di velocità per tutti gli automezzi, comprese le vetture da gran turismo: procedendo a 100 chilometri orari, infatti, una macchina si può ancora dominare; oltre quel limite la cosa diviene assolutamente impossibile,

specialmente nella stagione invernale quando l'asfalto è reso viscido dalla pioggia.

Mi rendo conto che il ministro Jervolino potrebbe obiettarci che si tratta di questioni non di sua competenza, ma io gli rispondo — come già ebbi occasione di rispondere all'attuale Presidente della Repubblica quando nelle vesti di Ministro degli esteri venne in Aula per l'approvazione di una convenzione internazionale sull'olio di oliva — che spetta al Governo nel suo complesso stabilire di quale Dicastero debba essere una determinata iniziativa.

Nè si può continuare ad ignorare ciò che avviene nel campo delle assicurazioni automobilistiche. Onorevole Ministro, vi sono molti, troppi individui in Italia che vivono di speculazioni, e vi sono purtroppo avvocati, autotrasportatori e tanti altri personaggi che si prestano al loro giuoco! È a cagion loro che dal 1° gennaio i premi delle assicurazioni sono aumentati del 30 per cento. Giorni or sono, ho assistito ad un incidente stradale molto significativo in proposito. Vi era rimasta coinvolta una vecchia « cinquecento » che aveva già subito una trentina di altri simili incidenti ed il cui stato era tale che il proprietario si sarebbe dovuto quanto meno vergognarsi di farne uso. Ma si trattava di quella categoria di automobilisti che, dopo aver subito un urto, scendono dalla macchina, si informano se la controparte è protetta da assicurazione e poi richiedono un risarcimento di 50-100 mila lire, superiore in molti casi addirittura al reale valore del mezzo.

Per tale ragione, perchè vi sono individui che si dedicano fruttuosamente — e pongo l'accento su tale parola — all'« industria degli incidenti automobilistici », chiedo che il Ministero stabilisca un'anagrafe automobilistica procedendo, quando una vettura è rimasta coinvolta in più di tre incidenti, al ritiro per un certo periodo della patente di guida o del libretto di circolazione. Per far ciò, occorrerebbe appunto istituire un'anagrafe automobilistica presso i vari uffici della motorizzazione ove sono registrate le « storie » di tutti gli automezzi circolanti in ciascuna provincia, anagrafe che si dovrebbe preoccupare di iscrivere gli inciden-

ti a mano a mano che si verificano, tenendo in particolare conto quelli di scarsa portata per le persone ma con danni alle cose. È risaputo, infatti, che gli automobilisti che vogliono provocare un incidente non rimangono quasi mai feriti.

E passo all'aviazione civile. Il senatore Deriu ha detto che occorre accrescere la rete degli aeroporti, ma soprattutto attrezzarli convenientemente in modo che l'assistenza al volo diventi effettiva e sicura. Io, però, mi voglio riferire in modo particolare all'aeroporto di Bari, il quale attualmente è dotato di una pista che non consente l'atterraggio agli aerei di un certo tipo.

A Bari, onorevoli senatori, gli aerei a reazione non possono atterrare in quanto la pista è solo di un chilometro e settecento metri; e mi domando per quale ragione una città così importante debba essere tagliata fuori dalle comunicazioni aeree nazionali ed internazionali più importanti.

A proposito di aeroporti dirò che ho avuto l'onore di far parte della Commissione di inchiesta per quello di Fiumicino, la quale, tre anni fa, ha concluso i suoi lavori sostenendo la necessità della costruzione di un'altra pista in quanto quelle esistenti erano insufficienti a fronteggiare il traffico che, già a quell'epoca, era di 200 aerei giornalieri. Tale pista però, malgrado siano trascorsi tre anni, non è ancora stata realizzata e pertanto il traffico dell'aeroporto si svolge in condizioni sempre più disagiati; occorre dunque provvedere a risolvere questo problema cui mi auguro l'onorevole Ministro Jervolino vorrà dedicare tutta la sua attenzione.

Sul tema delle ferrovie concesse desidero intervenire brevemente anche per rispondere al senatore Ferrari, il quale ha detto che sono anni che si auspica che tali ferrovie siano inserite nella grande rete ferroviaria statale.

A mio avviso, però, questo inserimento comporterebbe un serio pericolo in quanto, una volta inserite nella rete dello Stato, sono certo che molte delle ferrovie concesse — direi i tre quarti — finirebbero con l'essere incluse nell'elenco dei cosiddetti « rami secchi »; si verrebbero a compiere, in tal

modo, due operazioni a rovescio: la prima sarebbe quella di far passare la gestione di queste ferrovie allo Stato e la seconda quella di inserirle nell'elenco dei « rami secchi », cioè tronchi ferroviari destinati ad essere abbandonati.

Su questo argomento c'è inoltre da fare un'altra considerazione: non è assolutamente vero che le ferrovie concesse, passando allo Stato, da passive diventino attive e, a dimostrazione di ciò, cito il caso delle Ferrovie calabro-lucane. Inoltre, aggiungo che le sovvenzioni ed i contributi integrativi che prima lo Stato concedeva alla società privata che gestiva queste ferrovie sono ora ugualmente corrisposti al Commissario governativo, dipendente dal Ministero dei trasporti, che se ne occupa attualmente! Dirò anzi che tali contributi nel 1964 sono stati leggermente superiori che per il passato!

J E R V O L I N O, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Però qualcosa si è fatto ed un miglioramento, anche se lieve, si è registrato!

G E N C O. Onorevole Ministro, a Bari io abito di fronte alla stazione delle Ferrovie calabro-lucane delle quali spesso mi servo; ebbene, le posso assicurare che nulla è cambiato o migliorato nella gestione di questa linea!

L'onorevole Ministro avrà senz'altro partecipato, all'estero, alle tante riunioni che i Ministri dei trasporti dei Paesi aderenti alla Comunità europea tengono, per discutere i problemi del settore e si sarà quindi reso conto che, essendo quello dei trasporti un servizio sociale, come tale non è attivo in nessun Paese della Comunità Europea (e, anzi, potrei aggiungere in nessun altro Paese), tanto per quel che riguarda le ferrovie concesse che quelle gestite direttamente dallo Stato.

Ritornando ora al problema che ci interessa io sono certo, onorevole Ministro, che eliminando i tronchi ferroviari di cui alle pagine 102-107 del bilancio in discussione si renderebbe un pessimo servizio alla Nazione ed, in particolare, al Meridione in

quanto i « rami secchi », fino al compartimento di Firenze incluso, ammontano a chilometri 1901, per il compartimento di Genova sono solo 33 chilometri mentre per il Meridione e l'Italia insulare arrivano a chilometri 2590. Per esempio, mentre per la Sardegna si arriva ad un totale di soli 22 chilometri di linea ferroviaria da abbandonare, per la Sicilia — più precisamente per il compartimento di Palermo — si tratta di ben 865 chilometri di strade ferrate da considerare « rami secchi ».

Pertanto, si verrebbero a togliere alla Sicilia questi 865 chilometri di ferrovia, senza averli, nel contempo, adeguatamente sostituiti con una rete stradale, poichè le autostrade Messina-Palermo e Messina-Catania seguono l'andamento di due strade ferrate di grande importanza. Verrebbero dunque ad essere colpite proprio le zone del centro della Sicilia che, invece, più avrebbero bisogno di mezzi di comunicazione.

Lo stesso dicasi, per il compartimento di Bari, per i 366 chilometri di strada ferrata, inclusi nei rami secchi, che costituiscono la ferrovia dorsale che, partendo da Foggia, va a Potenza e poi si biforca per Spinazzola ed Altamura collegando vari paesi i quali, però, non dispongono di una rete stradale efficiente.

A questo proposito, pertanto, torno a rifare una proposta già ripetuta altre volte, in occasione della discussione sia del bilancio dei Trasporti che di quello dei Lavori pubblici: occorre, a mio avviso, istituire una Commissione di studio la quale esamini *ab imis* ed in tutta la sua completezza il sistema viario e ferroviario delle provincie pugliesi e lucane, anche in considerazione del fatto che, in queste zone, una nuova realtà economica si sta creando e sviluppando; a Taranto sono infatti sorte le più grandi acciaierie d'Europa, a Bari vi è tutto un fervore di attività industriali, che fanno molto bene sperare per il futuro sviluppo e progresso della Puglia, ma (ecco la nota negativa) le comunicazioni ferroviarie e viarie Bari-Taranto sono rimaste arretrate se non di un secolo per lo meno di 70 anni!

La strada Bari-Taranto, sulla quale si svolge oggi un traffico che raggiunge punte giornaliere di 20 mila automezzi, ha un pia-

no viabile di soli sei metri ed ha molti pericolosissimi tornanti in corrispondenza della discesa dopo Gioia del Colle e dell'abitato di Mottola, dove la strada diventa di una pericolosità addirittura mortale. Or non è molto, infatti, si è rovesciata giù per la scarpata una autocisterna con rimorchio trascinandosi dietro una 1100 Fiat con due persone a bordo, le quali sono rimaste schiacciate sotto la pesante autocisterna.

Anche il sistema ferroviario Bari-Taranto ha varie strozzature una delle quali è al valico di Castellaneta, dove si registra una pendenza tra le massime consentite per una rete ferroviaria di 1ª classe, cioè dell'ordine del 30-35 per mille. Al valico di Castellaneta, per la verità, sono stati fatti dalle Ferrovie dello Stato due importanti viadotti, uno in ferro ed uno in muratura; ma le viziosità della linea non sono sparite, per cui, mentre per strada rotabile la distanza Bari-Taranto è di 86 chilometri, per via ferroviaria è di 100 chilometri; mentre, abbandonando le stazioni ferroviarie di Mottola e S. Basilio, si avrebbe la possibilità di far procedere la linea in una zona pianeggiante, raggiungendo Taranto in modo più rapido.

Di fronte alla nuova realtà industriale ed agricola della Puglia — perchè non bisogna dimenticare, per esempio, che nel Metapontino vi è una vasta produzione di agrumi (che, nei confronti della Sicilia, ha il vantaggio di giungere a maturazione 15 giorni prima) — come si potrà andare sempre più avanti se non verranno creati adeguati mezzi di trasporto?

Il ministro Jervolino potrebbe obiettare a queste mie argomentazioni che si tratta di problemi che esulano dalle sue competenze, ma io sostengo che essi vanno studiati nel loro complesso, e nei rapporti con la marina mercantile, i lavori pubblici, eccetera. È infatti necessario che i trasporti dei viaggiatori e delle merci siano coordinati per via ferroviaria, aerea e marittima, in modo da evitare inutili perdite di tempo in attesa delle varie coincidenze, perdite di tempo che poi si risolvono a tutto danno della nostra economia.

Un'ultima raccomandazione che desidero rivolgere all'onorevole Ministro, a questo

proposito, riguarda la linea ferroviaria jonica che, partendo da Taranto, giunge a Reggio Calabria con un percorso di poco meno di 500 chilometri, toccando una trentina di stazioni che nell'anno 1965, onorevoli senatori, non hanno ancora la luce elettrica!

E non è che la luce serva solo a quei poveri capistazione condannati a fare servizio in quei posti (che sono tagliati fuori dal mondo, non vedono la televisione, non sentono la radio), ma serve anche per i segnali di ingresso alle stazioni che ancora oggi, in alcune stazioni del Mezzogiorno, vengono fatti con i lampioni a olio, che sono issati sui semafori di ingresso alle stazioni da uomini o donne costrette a recarsi sul posto alle cinque del mattino. Lasciate che io, che vedo queste cose quasi giornalmente, ve le racconti! La linea jonica non è tra i rami secchi e appunto per questo io rivendico al Parlamento la facoltà di decisione. Noi teniamo conto della Commissione presieduta dall'onorevole Nenni (che ha fatto bene a riunirsi una sola volta così non ha fatto danni), ma noi abbiamo il dovere e il diritto di intervenire in questi settori, altrimenti mi domando a quale titolo noi siamo qui riuniti, a meno che la intenzione non sia stata quella di trascorrere delle ore liete in gradevole o sgradevole conversazione, secondo i casi. Dobbiamo sapere quali sono i rami secchi che si vogliono eliminare e quale influenza hanno sull'economia delle nostre zone, economia che, nonostante la Cassa per il Mezzogiorno e nonostante gli sforzi fatti, è ancora depressa.

Il senatore Deriu ha affermato che bisogna liberare le Ferrovie dai carichi non retribuiti che hanno: ebbene, senatore Deriu, evidentemente le è sfuggito, a pagina 61 del bilancio, il contributo dato alle Poste. Io non sono il difensore di ufficio del Ministero delle poste: vi sono 4 Ministeri della cui attività questa Commissione si occupa, e proprio per questo siamo a conoscenza delle questioni riguardanti sia l'uno che l'altro di questi Dicasteri. Comunque, le ferrovie sono un servizio sociale e come tale deve essere dato a tutti i cittadini: non sono soltanto i cittadini di Milano o di Roma che hanno diritto ad avere le strade di

grande comunicazione, le direttissime, i grandi e comodi treni, il Settebello! È proprio vero quello che ha detto il senatore Crollalanza: noi, nell'Italia meridionale, abbiamo le peggiori carrozze.

Onorevole Ministro, nella relazione al bilancio si legge: « Le cifre suindicate confermano l'esistenza di difficoltà a ottemperare pienamente al disposto dell'articolo 9 della legge n. 211 del 1962, che riserva al Mezzogiorno i due quinti delle opere e delle forniture previste dal Piano ».

Pertanto, la protesta del senatore Crollalanza è motivata. Lei, onorevole Ministro sostiene che deve seguire la legge, ma è chiaro che alle volte occorre fare una legge suppletiva. Ovviamente, se ci mettessimo a costruire nell'Italia meridionale, ad esempio, delle bottiglie, queste verrebbero a costare di più di quelle costruite nell'Italia settentrionale, poichè, innanzitutto, manca una certa esperienza industriale. Si tratterebbe di una nuova attività e sarebbe necessario formare le maestranze, oltre al clima industriale che, come si dice tanto spesso, manca nell'Italia meridionale. Io non sapevo dell'esistenza dell'Officina di costruzioni ferroviarie a Reggio Calabria, ma se il Parlamento intervenisse per aiutare la costruzione di carri che costano il 10 per cento di più, non sarebbe un grosso danno per la Nazione e sarebbe un aiuto sostanziale per il Mezzogiorno. E lei, come Ministro meridionale, come senatore di Napoli, non può non convenire con me su questo concetto. Infatti, se come Ministro deve applicare la legge, come parlamentare non può che unirsi a noi in questa richiesta, poichè diversamente non colmeremo mai il divario esistente tra Nord e Sud.

J E R V O L I N O , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Il divario non è tra Nord e Sud, ma nel Mezzogiorno stesso. Le vetture costruite a Portici o in un altro stabilimento del Mezzogiorno incontrano le stesse difficoltà di quelle costruite a Reggio Calabria. Ora, mentre a Portici si paga 1, a Reggio Calabria si pagherebbe 1,5; il che non è consentito, poichè si arriverebbe alla conseguenza che le altre fabbriche

del Mezzogiorno avanzerebbero la stessa richiesta di aumento. Noi paghiamo nel Mezzogiorno qualcosa di più, poichè la legge consente, anzi obbliga a pagare qualcosa di più; pertanto, quando ho parlato di difficoltà mi riferivo proprio alla comparazione tra industrie del Mezzogiorno. Ho voluto dare questo schiarimento perchè non risultino a verbale dichiarazioni che non corrispondono a quello che intendevo affermare.

G E N C O . Ho capito benissimo. Volevo soltanto dire che le nostre zone meridionali sono nuove a certi determinati tipi di attività industriale ed è logico che non possano, almeno nei primi tempi, competere con le industrie del Nord che hanno una lunga tradizione. Lei, onorevole Ministro, ha parlato dell'industria di Portici, ma, se non sbaglio, le officine di Portici furono fondate niente di meno che dai Borboni.

J E R V O L I N O , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Non parlo delle officine dello Stato. Vi sono, ad esempio, le industrie di Portici e di Caserta che hanno già un trattamento di favore ed io, a parte il divieto della legge, non posso fare un trattamento diverso per l'industria di Reggio Calabria, per le ragioni che ho già esposto.

G E N C O . Vorrei fare ancora qualche piccola considerazione. Il relatore ha detto che vi sarebbe un sistema per riequilibrare il bilancio, quello di aumentare il livello tariffario. Per carità, non tocchate questo settore, perchè altrimenti le ferrovie rischiano di perdere il traffico che hanno attualmente. Il senatore Crollalanza ha affermato — ed io ribadisco tale concetto — che non esiste nel bilancio dei Trasporti nessuna somma per l'ammodernamento delle ferrovie concesse e nessuna voce per i lavori relativi. Ora, in Italia sarebbe ancora necessario abolire alcune centinaia di passaggi a livello divenuti estremamente pericolosi. Tali passaggi a livello esistono sia sulle ferrovie dello Stato che, per la verità, hanno adottato delle segnalazioni acustiche ed

ottiche, sia sulle ferrovie concesse. Ora, come si può risolvere la situazione se nel bilancio non viene stanziata nemmeno una piccola cifra per questi ammodernamenti? È da decenni che mi sto affannando per far abolire alcuni passaggi a livello sulle linee Bari-Matera e Bari-Potenza. L'ingresso di Matera, che è capoluogo di provincia, è ostacolato da due passaggi a livello che dividono la città in due parti. Ora, se non viene stanziata nemmeno una lira, come si risolvono questi problemi? Anni fa, ottenni dal Ministro Aldisio di eliminare sei passaggi a livello sulla linea Bari-Matera: ve ne sono ancora, però, altri tre, che sono assolutamente intollerabili, anche perchè, dopo alcuni incidenti avvenuti, i custodi sono diventati molto prudenti e li chiudono anche un quarto d'ora prima. Bisogna poi considerare la pericolosità di tali passaggi a livello, poiché, in periodi di neve o di pioggia, è alle volte difficile distinguerli e molte volte le macchine finiscono sulle sbarre.

Desidererei, inoltre, sapere la sua opinione — e naturalmente quella del suo collega dei Lavori pubblici quando parlerò in Aula — sulla mia proposta di una Commissione che studi tutto il sistema viario e ferroviario del quadrilatero Bari, Brindisi, Taranto e Matera. Il sistema, infatti, è inadeguato non solo ai futuri sviluppi della nostra zona, ma anche alla situazione attuale. Ora, dal momento che i tempi tecnici di esecuzione sono quelli che sono e richiedono alcuni anni, è necessario iniziare ora lo studio del problema.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Lombardi, il quale, nel suo intervento, svolgerà il seguente ordine del giorno.

Il Senato,

considerate, in occasione della discussione dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1965, le condizioni, in cui oggi si trova, ai fini dell'organizzazione del servizio, il settore della navigazione interna e constatato che l'attuale sistemazione dell'ufficio 03 (navigazione interna) nell'am-

bito dell'Ispettorato generale della motorizzazione, non costituisce, in ordine ad una chiara politica di coordinamento dei trasporti e alla accresciuta importanza del settore in esame, una soluzione idonea del problema;

fa voti che il Ministro dei trasporti consideri l'opportunità di rivedere l'attuale organizzazione del settore della navigazione interna, provvedendo a mettere alle sue dirette dipendenze l'ufficio 03.

L O M B A R D I. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, mi limiterò in questa sede a chiarire il testo dell'ordine del giorno che ho avuto l'onore di presentare e che riguarda la navigazione interna. Nell'ordine del giorno faccio riferimento all'organizzazione, nell'ambito del Ministero, dell'Ufficio chiamato 03 (navigazione interna). A quanto mi consta, (per ragioni di studio della materia), detto ufficio è alle dirette dipendenze — in base ancora al decreto istitutivo — del direttore generale dell'ispettorato generale della motorizzazione e si trova in una condizione tale per cui la sua attività è soffocata dalla mancanza di una razionale distribuzione delle competenze. Ad esempio — tanto per citare un caso — quando si trattò di elaborare il regolamento di applicazione della legge n. 1616 (che prevedeva provvidenze a favore della navigazione interna), si ebbe un ritardo notevole di tempo nel raggiungimento dello scopo, proprio per questo passaggio incomprensibile dell'Ufficio 03 — che, in base al decreto istitutivo, dipende dal direttore generale — alla competenza del direttore generale, il quale è a capo di una organizzazione di uffici, che, in grandissima prevalenza, riguardano problemi interessanti altri mezzi di trasporto, ma senza alcun principio di coordinamento.

L'ispettorato della motorizzazione infatti si occupa quasi esclusivamente della motorizzazione stradale e delle ferrovie in concessione. Ma in materia di navigazione interna, invece, vi è la competenza specifica dell'Ufficio 03. Quando questo ufficio manda al suo superiore il regolamento di esecuzione di una legge, il superiore si trova in imbarazzo, mancando una vera e propria

competenza sul coordinamento strada-navigazione interna.

Lei ricorderà, signor Ministro, quale è l'organizzazione periferica dipendente da questo ufficio. Ora, si sa che gli ingegneri impiegano tutto il loro tempo per le patenti e non hanno quindi la possibilità di esaminare quanto ha attinenza con l'attività della navigazione interna. Se un natante nuovo vuole navigare, per esempio, sul Po o su un canale e devono essere esaminate la sua struttura tecnica e la sua agibilità, in sede periferica non vi sono persone che abbiano il tempo di compiere questo esame. Ci si deve fidare praticamente del costruttore.

Ora, questa organizzazione richiede una revisione urgentissima. Vi è un problema di personale, e un problema di decentramento. La mia proposta è molto semplice: in attesa di rivedere tutto il problema del coordinamento dei trasporti, ai fini della organizzazione interna del Ministero, si subordini l'Ufficio 03 direttamente al Gabinetto del Ministro, anche se il personale rimane nell'ambito dell'ispettorato generale della motorizzazione. E, tanto per portare un elemento di prova della necessità di provvedere a questo, osservo (e lei, signor Ministro, certamente lo ricorderà) che la nuova legge n. 1616 prevede sul bilancio di questo anno svariati milioni di contributo per premi di percorrenza e contributi per la costruzione e l'ammodernamento di natanti. Per far fronte alla distribuzione di questo denaro si deve disporre di personale specializzato in sede amministrativa e tecnica.

Ora, vi è personale adatto e sufficiente? Vi è autonomia di funzionamento dell'Ufficio, per cui si possa utilizzare la legge come è stata voluta dal legislatore? Io posso rispondere: assolutamente no!

Un altro fatto: l'Ufficio 03 ha fatto costruire, mi pare l'anno scorso, dei natanti per il servizio di controllo e assistenza della libera navigazione sul Po e sui canali navigabili, ma non ha il personale che svolge questo servizio. Quindi, si sono costruiti dei natanti e se ne stanno costruendo degli altri senza avere il personale necessario per farli funzionare; e i natanti ri-

mangono fermi, inutilizzati. Si è fatta persino la proposta di passarli all'Amministrazione collaterale dei lavori pubblici, per non tenere dei capitali immobilizzati.

Queste e altre sono le ragioni per cui invito il signor Ministro a esaminare con benevolenza l'ordine del giorno; un suo accoglimento potrebbe risolvere la questione, data la necessità di attuare nel settore dei trasporti una politica coordinata e soprattutto confacente alla accresciuta importanza della navigazione interna del nostro Paese.

P R E S I D E N T E . Ha facoltà di parlare il senatore Adamoli, il quale, nel suo intervento, svolgerà il seguente ordine del giorno firmato da lui e dai senatori Gaiani, Vergani, Giacomo Ferrari, Guanti.

Il Senato,

rilevate le profonde trasformazioni tecniche, economiche e sociali verificatesi nel settore dell'autotrasporto merci e al grave stato di disagio in cui sono venute a trovarsi le categorie, e più particolarmente le piccole aziende a gestione individuale o familiare, per l'inadeguatezza dei pubblici ordinamenti e per i crescenti abusi che si sono manifestati in un settore di tanta importanza nella vita nazionale,

invita il Governo a nominare una Commissione mista di rappresentanti dei Ministeri e delle categorie interessati per la rapida elaborazione di uno schema di riforma della legge 20 giugno 1935, n. 1392 per l'adeguamento della disciplina giuridica delle aziende di trasporto merci alla mutata realtà economica e produttiva del Paese e che tenga conto, per la loro armonizzazione con esse, delle nuove legislazioni europee.

A D A M O L I . Anch'io desidero rapidamente illustrare un ordine del giorno.

Mi riferisco ai problemi sempre più gravi del servizio di autotrasporto delle merci. Il collega Massobrio ha già sollevato questa questione; e credo che ad essa debba farsi più posto nelle nostre discussioni. Forse la nostra Commissione nella discussione del bilancio dei Trasporti è un po' troppo pres-

sata dalle questioni ferroviarie e non tiene conto di altri grossi problemi che sono, a mio giudizio, non meno importanti, per esempio, quello dell'aviazione civile, quello della circolazione stradale, sia per quanto riguarda la sicurezza sia per quanto riguarda i grossi problemi tecnici, economici e sociali che questi settori comportano.

Nel settore dell'autotrasporto delle merci siamo in una situazione anomala. Sappiamo che c'è purtroppo in Italia una enorme vischiosità tra la struttura giuridica esistente e la nuova configurazione che i problemi del Paese vanno assumendo. Abbiamo un'infinità di leggi vecchie, leggi cioè che non rispondono, dal punto di vista tecnico, alle esigenze di oggi, eppure, stranamente, non ci decidiamo mai ad aggiornarle. Nel settore in questione abbiamo una legge del 1935, cioè di trent'anni fa; trent'anni sono tanti, se riferiti ad un settore che ha subito trasformazioni così profonde. Tutto è cambiato sul piano tecnico, sul piano giuridico, sul piano sociale, eppure il settore dell'autotrasporto delle merci è regolato ancora da questa legge, la cui insufficienza è diventata clamorosa. C'è, per esempio, la questione del Mercato comune. Questo Governo segue un certo indirizzo di carattere, diciamo così, sopranazionale; noi lo contestiamo, lo criticiamo, però diciamo: se si segue questo indirizzo, perchè non si adeguano ad esso tutti gli strumenti necessari? Perchè un autocarro italiano quando passa la frontiera ed entra nell'area del Mercato comune si trova in una situazione così difficile rispetto a quanto accade per gli altri autocarri del Mercato comune, i cui movimenti sono regolati in modo nuovo? Questi problemi devono essere affrontati.

Vi sono grossi interessi contrastanti, come sempre. Ci sono i grossi trasportatori che forse sono soddisfatti di questa situazione. Sono pochi, perchè il novanta per cento degli autotrasportatori italiani sono imprenditori artigiani (il 75 per cento sono proprietari di un solo automezzo e il resto di quattro automezzi). Soltanto il dieci per cento degli autotrasportatori è rappresentato da imprese di una certa dimensione. Queste — ripeto — forse sono soddisfatte di

come vanno le cose. Ma il piccolo trasportatore, che compera un autocarro con le cambiali, e deve affrontare tutti i problemi che noi sappiamo, non può essere contento di una situazione così antiquata, che lascia tutto all'arbitrio dei grossi gruppi. In questo settore la norma è l'abuso, cominciando dalla sagoma, dai sovraccarichi, dalle velocità. In questo settore, insomma, vige l'anarchia.

Onorevole Ministro, perchè il Governo non affronta questi problemi? Si tratta di impegni complessi. Per i parlamentari, almeno per noi dell'opposizione, sarebbe un'impresa impossibile, con tutta la buona volontà, approntare un progetto di riforma dell'ordinamento giuridico degli autotrasporti di merci.

Perchè si tratta di problemi che riguardano determinate categorie di lavoratori, nel mio ordine del giorno invito il Governo a nominare una Commissione mista, composta di rappresentanti dei Ministeri e delle categorie interessate, che elabori uno schema di riforma dell'attuale legislazione in materia di autotrasporto di merci. Noi sappiamo che disegni di legge approntati in sede puramente burocratica, ministeriale, incontrano poi serie difficoltà. Abituiamoci a preparare i disegni di legge su una base più larga, più democratica, se questa parola non sembra troppo comune, in modo che quando arrivano in Parlamento si abbia già una formazione, per cui il nostro lavoro sia agevolato e l'iter sollecito.

Mi pare che la nostra richiesta sia una forma di collaborazione. Non entriamo nel merito; questo lo faremo quando avremo davanti a noi lo schema. Ma siamo convinti che uno studio così impostato darebbe le più larghe garanzie.

J E R V O L I N O , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Non ho nessuna difficoltà, lo dico fin da questo momento, anzi ringrazio per la collaborazione che mi viene data.

A D A M O L I . Onorevole Ministro, affrontando questo problema, Ella fa qualcosa che

la renderà molto vicino alla sensibilità di decine di migliaia di modesti lavoratori che aspettano di essere protetti in qualche modo e chiedono una legge. È strano che a volte costoro debbano pregare il vigile urbano di fare le indagini per i sovraccarichi. Non si riesce a far rispettare la legge, perchè purtroppo in certe zone il carico non viene controllato. Il piccolo trasportatore ha interesse che il carico sia normale, però nessuno gli dice niente se supera la sagoma. Faccio un caso che non è un caso limite, ma purtroppo è la norma.

Voi sapete che questa categoria spesso si trova in condizioni non facili anche per altre questioni, per esempio quella delle liquidazioni da parte della « Mediterranea » una società che viveva essenzialmente delle assicurazioni di questo settore. Questa Società ha messo in condizioni difficilissime centinaia di migliaia di piccoli trasportatori. Noi, signor Ministro, la preghiamo di darci qualche informazione sulla questione e di dirci come il Governo intende intervenire, o è già intervenuto, per proteggere questa categoria che è duramente colpita dalla allegra gestione della Società Mediterranea.

È una questione che ha la sua importanza, signor Ministro, come ha importanza la questione dell'Ente autotrasporto merci che forse potrebbe essere posta allo studio insieme alla riforma della disciplina che regola il settore. Si tratta di vedere come questo Ente debba essere gestito, quali finalità, quale struttura debba avere.

Sappiamo che questo Ente ha assunto funzioni molto importanti dopo la guerra, in circostanze eccezionali, ma oggi ha una struttura che non risponde più alle esigenze.

JERVOLINO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Posso comunicare che ho nominato una Commissione, che ha predisposto uno schema; questo schema è all'ufficio legislativo che deve tradurlo in disegno di legge.

A DAMOLI. La ringrazio.

Mi associo infine alla osservazione del senatore Genco per quanto si riferisce alla riforma del Codice della strada. Sappiamo

che nella passata legislatura il Codice della strada è stato approvato in un momento politico particolare. L'onorevole Togni ci teneva, allora, a questa sua dimostrazione di particolare capacità creativa e, purtroppo, sotto la spinta di sue visioni un po' personali, ha fatto qualcosa non del tutto perfetto. In passato l'abbiamo approvato con l'impegno di una revisione immediata, perchè già sapevamo che per molte cose si trattava solo di esperimento. Ormai sono passati alcuni anni ed è giusto che tutto questo venga di nuovo affrontato.

Noi chiediamo, quindi, che il Governo, anche per questo, si faccia promotore della costituzione di una Commissione ministeriale, alla quale possano partecipare anche gli interessati, affinchè questa presenti un nuovo schema che aderisca maggiormente alla realtà della situazione, così come oggi si presenta.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Florena, il quale, nel suo intervento, svolgerà il seguente ordine del giorno.

Il Senato,

considerato che nessuna decisione si è ancora adottata per affrontare il problema dell'attraversamento dello Stretto di Messina;

tenuto conto che l'incremento del traffico attraverso lo Stretto è sempre più progressivo;

considerato che, malgrado l'ampiezza dei programmi con la quale l'Azienda delle Ferrovie dello Stato affronta il problema del potenziamento dei mezzi e delle opere fisse per adeguarli alle crescenti esigenze del traffico, si renderà necessario prevedere la costruzione di altri approdi al di fuori del porto di Messina, non potendo impegnare ulteriormente il porto stesso per il servizio del traghetto;

tenuto conto che la Commissione costituita da elementi del Consiglio superiore dei lavori pubblici non pervenne a conclusioni definitive e propose la nomina di una Commissione speciale di esperti;

ritiene indispensabile che si risolva il problema dell'attraversamento nominando la prevista Commissione speciale costituita da persone idonee che, approfondendo gli studi ed i sondaggi, possa precisare:

1) se è possibile la realizzazione di un attraversamento;

2) quale tipo di attraversamento si può realizzare,

invita il Governo a voler provvedere i mezzi finanziari perchè nominata la Commissione, questa abbia la possibilità di approfondire gli studi per risolvere il problema indicato entro il più breve tempo possibile.

F L O R E N A . Desideravo limitarmi alla presentazione di un ordine del giorno, ma il senatore Genco, con quel suo modo appassionato di presentare i problemi, ha sollevato la questione dei cosiddetti « rami secchi », e mi ha fatto ricordare che in occasione di una discussione sul bilancio dei Trasporti egli si dichiarò contrario alle soppressioni e disse anche che, se decisioni di questo genere fossero state prese, sarebbero state contrarie anche le popolazioni. Io ero il relatore e spiegai che il concetto della eliminazione dei cosiddetti « rami secchi » si basava sul criterio che, quando per un certo tratto l'utente aveva spontaneamente rinunciato a servirsi della linea ferroviaria, sia come persona che per il traffico delle merci, non vi era più nulla che potesse giustificare e spiegare l'esercizio di una linea ferrata. Spiegai pure che, oltre a queste condizioni, c'era da valutare anche quella di una sufficiente rete stradale che mettesse in condizione di poter svolgere i trasporti così come l'utente aveva dimostrato di preferire.

Il senatore Genco, quando sentì queste affermazioni, disse le seguenti parole: « Queste cose perchè non ce le dite prima? ».

Ora, queste cose sono state dette ed io ritengo che le Ferrovie, nel decidere di eliminare tratti di linea considerati « rami secchi », mantengano sempre questi criteri. Io mi chiedo, pertanto, perchè ancora oggi il senatore Genco svolga la sua appassionata difesa di tutti i « rami secchi ».

G E N C O . Non di tutti.

F L O R E N A . Non mi vergogno di dire che io, siciliano, ho partecipato attivamente alla realizzazione della soppressione di 300 chilometri di linea ferroviaria in Sicilia e le popolazioni oggi sono contentissime perchè le strade e i mezzi automobilistici le mettono in condizione di avere un servizio molto migliore di quello che offriva loro la ferrovia.

Vorrei, ora, pregare il signor Ministro di prendere in considerazione un mio ordine del giorno concernente il problema dell'attraversamento dello stretto di Messina; problema sul quale io sono intervenuto in sede di discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici davanti a questa stessa Commissione. Mi richiamo appunto a quell'intervento e non mi dilungherò a ripetere gli argomenti che mi inducono ad insistere nel richiamare l'attenzione del Governo sulla necessità di risolvere tale problema.

Il mio ordine del giorno tende a conoscere se è possibile realizzare un attraversamento stabile attraverso lo stretto di Messina e, in caso positivo, quale tipo di attraversamento può essere realizzato.

Quando si affacciò per la prima volta questo problema, la Regione stanziò una certa somma per studi, ma la somma si esaurì rapidamente e gli studi non approdarono a niente di concreto. In seguito fu nominata una Commissione presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici per esaminare il problema e stabilire se era possibile realizzare un attraversamento e, in caso positivo, quale tipo di attraversamento. Tale Commissione, dopo due anni di studio, delegò la decisione ad un'altra Commissione che avrebbe dovuto essere composta da elementi di particolare valore e competenza in questa materia, ma quest'ultima Commissione non è stata mai nominata.

Indubbiamente, i mezzi finanziari necessari per poter giungere ad una conclusione in questo campo sono rilevanti — occorrono alcune centinaia di milioni per approfondire gli studi, fare i sondaggi e così via —; però il problema è di enorme importanza perchè il traffico attraverso lo stretto di Messina

ha un incremento progressivo continuo, sia per l'aumentata produzione industriale siciliana, sia per i rapporti più attivi, dal punto di vista economico, tra la Sicilia e il Continente, sia per il grandissimo numero di automezzi che attraversano lo stretto.

È quindi indispensabile, a mio avviso, affrontare la questione per stabilire se è possibile realizzare un attraversamento ed, eventualmente, quale tipo, perchè una decisione è comunque necessaria. Qualora, infatti, si dovesse giungere ad una conclusione in senso negativo, le possibilità delle Ferrovie dello Stato in materia di trasporti attraverso lo stretto di Messina dovranno essere impostate con visione più ampia, e non potranno più essere circoscritte al porto di Messina e a quello di Villa S. Giovanni; sarà assolutamente necessario prevedere approdi fuori porto perchè il porto di Messina, già nelle condizioni attuali, è in una situazione di saturazione.

È essenziale, torno quindi a ripetere, anche per la politica futura del Ministero dei trasporti, che questo problema venga risolto, in senso positivo o negativo, in maniera che si sappia quale dovrà essere la politica in avvenire, in relazione a particolari tipi di trasporto.

Il mio ordine del giorno si limita a pregare il Governo di nominare questa Commissione perchè approfondisca il problema e lo risolva, indicando se è possibile realizzare questo attraversamento e quale tipo.

J E R V O L I N O, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Senatore Florina, per sua tranquillità desidero dirle che la sua ipotesi subordinata ha formato oggetto di una lunga discussione da parte del Consiglio di amministrazione proprio in questa settimana e ha tenuto impegnati i consiglieri fino alle ore 14.

Sono lieto, comunque, che il problema venga prospettato in questa sede perchè può stimolare maggiormente la soluzione dello stesso.

P R E S I D E N T E. Ha facoltà di parlare il senatore Giancane, il quale, nel suo intervento, svolgerà i seguenti ordini del giorno.

Il Senato,

invita il Governo a dare attuazione completa e senza discriminazione di carriera all'articolo 85 del Codice della strada, che dispone che l'esame per ottenere la patente di guida ad uso privato per motoveicoli della categoria A) (motoveicoli di peso a vuoto fino a 400 chilogrammi) è sostenuto davanti a un tecnico dell'Ispettorato della motorizzazione civile. Dagli atti preparatori risulta che i tecnici dell'Ispettorato, contrapposti in detto articolo agli ingegneri, sono gli appartenenti al personale di vigilanza della carriera di concetto di cui alla tabella allegata alla legge 1° febbraio 1960 n. 26.

Appare poco giustificato l'atteggiamento dell'Amministrazione a proposito di questo problema, ciò soprattutto in considerazione delle continue richieste di ampliamento dei ruoli organici degli ingegneri avanzate dall'Amministrazione.

Se si tiene presente che l'esame di cui all'articolo 85 verte soltanto sulla segnalatica, si capisce come non appare nemmeno dignitoso assegnare allo svolgimento di questi esami dei laureati in ingegneria, i quali possono essere utilizzati in compiti d'istituto di maggiore importanza.

Il Senato,

invita il Governo a dare attuazione completa e senza discriminazione, all'articolo 137 del Codice della strada, laddove stabilisce che l'espletamento dei servizi di polizia stradale spetta « ... ai funzionari dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile ». Come risulta chiaro dal testo della legge, questo compito spetta a tutti i funzionari, uomini e donne.

Il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile fa dipendere invece l'esercizio dei compiti di polizia stradale, attribuito direttamente dalla legge, da un apposito tessero, che non viene rilasciato ai funzionari di sesso femminile. La discriminazione basata sulla differenza di sesso, è palese. Ciò contrasta con la generale disposizione dell'articolo 3 della Costituzione e con la legge 9 febbraio 1963, n. 66, che se ammette che leggi particolari regolino l'arruolamen-

to della donna nelle Forze armate e in Corpi particolari, specifica però che nei ruoli e carriere in cui la donna è ammessa non possono esserci per lei limitazioni di mansioni. A questo riguardo e in rapporto alle limitate mansioni dell'articolo 137 del Codice stradale, non deve essere dimenticato che nel nostro Paese esiste un Corpo di polizia femminile, con compiti non solo di prevenzione e accertamento di reati, ma anche di indagini e atti di polizia giudiziaria (articolo 2 legge 7 dicembre 1959, n. 1083), autorizzato a portare armi (articolo 13), col richiamo all'articolo 73 del Regolamento di Pubblica Sicurezza 6 maggio 1940, n. 635.

G I A N C A N E . Desidero innanzitutto ringraziare il senatore Genco per le appassionate parole dette in favore della nostra zona, perchè, effettivamente, in una regione di grande sviluppo industriale esistono ancora strade ferrate che sembrano risalire ai primordi della civiltà.

Comprendo che i problemi non possono essere risolti dall'oggi al domani; ma rilevo che noi abbiamo già avuto ben due piani. Devo dare atto al Ministero dei trasporti che nel primo piano sono state fatte opere di ampliamento per quanto riguarda la zona di sviluppo centro-siderurgico, ma fu anche promesso che nel secondo piano sarebbero stati predisposti i lavori di ammodernamento del tratto Taranto-Bari. È inconcepibile, infatti, signor Ministro, che ancora oggi per compiere un tratto di 85 chilometri si debbano impiegare ben due ore e mezza. È necessario che le linee di comunicazione collegate con quelle di grande traffico, come la jonica, l'adriatica e la tirrenica, siano opportunamente ammodernate.

Per quanto riguarda la questione dei « rami secchi », mi rendo conto che essa va impostata da un punto di vista sociale, tenendo conto però delle esigenze di economicità. Va rilevato tuttavia che i problemi devono essere studiati e risolti zona per zona. La linea ferroviaria di cui ha parlato il senatore Genco abbraccia e collega centri agricoli importantissimi che non dispongono ancora di una rete stradale adeguata. Le province han-

no fatto molto, ma vi sono ancora zone depresse in cui la ferrovia continua ad assolvere funzioni determinanti per quanto riguarda il traffico delle merci, specialmente là dove la produzione agricola — ortaggi e agrumi — assume notevole importanza per l'economia dell'intera regione. Il problema va esaminato, dunque, sotto tale punto di vista, per vedere se sia più opportuno mantenere in funzione i collegamenti ferroviari o creare nuovi mezzi di comunicazione più economici che sostituiscano eventualmente i cosiddetti « rami secchi ».

Per quanto riguarda i due ordini del giorno da me presentati, ho poco da dire. Essi riguardano l'interpretazione di due articoli del Codice della strada.

Il primo ordine del giorno riguarda l'articolo 85 di tale Codice.

In occasione della discussione sul Codice della strada attualmente in vigore, sorse il problema di sottoporre ad esame di guida non soltanto i candidati alla guida di autoveicoli ma anche quelli da abilitare alla guida di motoveicoli di peso a vuoto fino a 400 chilogrammi. Per questi ultimi, si adottò il sistema del solo esame teorico, da sostenere davanti ad un « tecnico » dell'Ispettorato, così come prescrive l'articolo 85 del Codice della strada.

Con il termine « tecnico » si volle consentire la funzione di esaminatore per la guida di questi motoveicoli, anche al personale della carriera di concetto. Ciò, evidentemente, anche per la considerazione che, per tali esami teorici, si può fare a meno di ricorrere ad un laureato, tenuto conto che gli ingegneri della Motorizzazione sono pochi, mentre molteplici e più importanti sono i compiti ad essi affidati dal Codice.

Ciononostante l'Amministrazione non consente al personale della carriera di concetto l'esplicazione di tale funzione ad essa attribuita dall'articolo 85.

Non si capisce come si possa conciliare tale diniego dell'Amministrazione con la mole di lavoro normalmente svolta dagli ingegneri e con le continue dichiarazioni dell'Amministrazione stessa sulle difficoltà che incontra a far fronte ai propri compiti a causa della carenza degli ingegneri.

Si dirà che oggi gli esami per la guida di motoveicoli sono pochi e che non conviene muovere due funzionari quando per una stessa seduta di operazioni un solo funzionario può esplicitare tutti gli esami. A questa risposta si può obiettare che o il funzionario operatore è agevolmente in grado di svolgere tutti gli esami oppure che l'affermazione è pretestuosa; infatti cinque anni fa, quando gli esami di motoveicoli erano molti, a richieste del genere, l'Amministrazione oppose un eguale rifiuto. Non solo, fino a qualche mese addietro, in alcuni Ispettorati, tali esami venivano svolti anche da personale della carriera di concetto. È stato sufficiente che tale carriera abbia chiesto una più larga utilizzazione in questi esami perchè l'Amministrazione negasse a tutti i funzionari della carriera di concetto l'esplicazione di tale funzione.

Non è questione di buon funzionamento dell'Amministrazione e di migliore utilizzazione del personale, giacchè questo buon funzionamento consiste anche nell'utilizzare gli ingegneri in compiti più adeguati alla laurea da essi posseduta.

Il secondo ordine del giorno riguarda l'articolo 137 del Codice della strada.

L'Ispettorato della motorizzazione ha anche compiti di polizia stradale che svolge a mezzo dei propri funzionari. L'articolo 137 del Codice stradale attribuisce questo potere ai « funzionari » tutti dell'Ispettorato. L'Amministrazione, non si sa bene per quali ragioni, ritiene che questo compito non possa essere svolto anche dalle « funzionarie » e così ha subordinato l'esercizio di questa funzione ad un tesserino che viene distribuito soltanto ai funzionari maschi. Ciò è accaduto a partire dal 1964. Prima ancora l'esercizio di tali compiti era fatto dipendere da un timbro apposito, applicato sulle tessere di libera circolazione dell'Ispettorato, timbro che non veniva apposto sulle tessere rilasciate alle « funzionarie ». C'è nella vita dell'Ispettorato un solo precedente diverso. Infatti prima del 1964 per lungo tempo, quando ancora il principio della parità fra i sessi non era così affermato, una donna, ingegnere dell'Ispettorato, era abilitata allo svolgimento di compiti di polizia stra-

dale. A partire dal 1° gennaio 1964 poichè le altre « funzionarie » si sono ribellate alla discriminazione di sesso e al « privilegio » riconosciuto a favore della funzionaria-ingegnere, il Direttore generale non ha più concesso nè timbro, nè tessera ad alcuna donna dell'Ispettorato, appartenente alle carriere direttiva e di concetto. Si pensi all'assurdo di un ingegnere che svolge tutte le funzioni di competenza di quella carriera, come esami di patenti, collaudi, revisioni, eccetera, e che non può intervenire a pretendere dai candidati che ha approvato in sede di esame di guida il rispetto di quelle norme sulle quali l'esame si è basato, in quanto non abilitata a svolgere compiti di polizia stradale perchè donna.

La questione è anche ridicola. Mi pare che il Senato non possa fare altro che chiedere il rispetto della legge, soprattutto quando essa è chiara come in questo caso. Si dirà che le donne non sono preparate a svolgere questo compito, che questo compito non si addice loro, che la richiesta è motivata soltanto dal fatto che il possesso di quel tesserino consente il libero accesso sulle autostrade, eccetera. Evidentemente, si dimentica che la legge è legge, che essa in questo caso non pone condizioni e che comunque le stesse obiezioni dovrebbero valere per i funzionari maschi dell'Ispettorato, ai quali la tessera è stata sempre concessa senza alcuna condizione.

Non si comprende, senza il riferimento a una discriminazione fondata su ragioni di sesso, l'atteggiamento dell'Amministrazione ostile alle donne. Ciò accade nell'anno 1965, nonostante tutte le leggi sulla parità fra i due sessi, e sotto un Governo di centro-sinistra.

Si chiede semplicemente il rispetto pieno della legge.

P R E S I D E N T E . Con l'intervento del senatore Giancane, abbiamo concluso la prima parte del nostro lavoro.

Mi si fa nuovamente presente l'opportunità di portare a termine l'esame dello stato di previsione del Ministero dei trasporti entro domani, sempre per rispettare i termini previsti per la trasmissione dei pareri alla Commissione finanze e tesoro.

BILANCIO DELLO STATO 1965

7ª COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.)

J E R V O L I N O, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Sono ormai le ore 14: quindi la situazione che ho precedentemente descritta, per quanto riguarda il tempo necessario per una risposta documentata ai diversi oratori intervenuti, è ancor più grave di quanto aveva previsto.

C R O L L A L A N Z A. Mi sembra che già prima avevano raggiunto una soluzione soddisfacente.

P R E S I D E N T E. Poichè mi sembra che siamo tutti d'accordo, rimane inteso che la conclusione dell'esame dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti è rinviata a mercoledì prossimo alle ore 10. In tal modo il ministro Jervolino avrà il tempo necessario per preparare la sua replica.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle ore 14,10.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 20 GENNAIO 1965

Presidenza del Presidente **G A R L A T O**

La seduta è aperta alle ore 9.

Sono presenti i senatori: Adamoli, Chiarillo, Corbellini, Crollalanza, Deriu, De Unterrichter, Fabretti, Ferrari Giacomo, Florena, Focaccia, Gaiani, Garlato, Gatto Simone, Genco, Giancane, Guanti, Indelli, Lombardi, Masciale, Massobrio, Restagno, Spasari, Spezzano, Vergani, Vidali e Zannier.

Interviene il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile Jervolino.

P R E S I D E N T E. L'ordine del giorno reca il seguito dell'esame del disegno di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1965 » — Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile », già approvato dalla Camera dei deputati.

Poichè tutti gli oratori hanno parlato nella precedente seduta, ora non ci rimane che ascoltare le repliche del relatore, senatore Deriu, e dell'onorevole Ministro.

Ricordo, però, che alle ore 10,30 dovremmo sospendere la seduta al fine di consentire ad alcuni di noi di partecipare, al Quirinale, alla cerimonia per la presentazione degli auguri al Capo dello Stato. Entro tale ora, ritengo che sia molto difficile che i due oratori possano completare la loro esposizione.

Pertanto, penso che potremmo — questa mattina — ascoltare il senatore Deriu, rimandando al pomeriggio odierno, alle ore 17, la replica dell'onorevole Ministro.

D E R I U, *relatore*. Se la Commissione è d'accordo, potrei rinunciare alla mia replica, anche perchè i diversi oratori intervenuti nella discussione del bilancio non hanno preso direttamente in esame la relazione che ebbi a svolgere all'inizio della seduta di giovedì scorso.

Pertanto, il Ministro potrebbe prendere immediatamente la parola ed iniziare il suo intervento.

P R E S I D E N T E. Mi sembra che si tratti di un'ottima soluzione, che semplifica molto la situazione. Il ministro Jervolino potrebbe iniziare subito la sua esposizione, salvo a completarla nel pomeriggio.

J E R V O L I N O, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Sono pronto ad incominciare subito la mia esposizione, che potrebbe durare tanto un'ora che tre. Comunque, cercherò di essere, per quanto mi sarà possibile, sintetico cercando di rispondere a tutte le domande postemi dagli onorevoli senatori intervenuti nel dibattito.

P R E S I D E N T E. Come ho detto, potremo rinviare la seduta ad oggi pomeriggio e, in ogni caso, il Ministro avrà agio di rispondere davanti all'Assemblea plenaria alle varie domande postegli durante la discussione.

J E R V O L I N O , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Prima di rispondere ai diversi interventi che sono stati fatti, non per ragioni protocollari nè per ragioni formali, desidero ringraziare vivamente il Presidente della 7ª Commissione per il modo in cui ha presieduto allo svolgimento di questi lavori, tutti gli onorevoli senatori che sono intervenuti e, in modo particolare, il senatore Deriu, relatore, per la sua relazione precisa, diligente, anche se in qualche punto critica nei confronti del Governo, il che sta a dimostrare con quanta obiettività egli ha svolto il suo compito. Desidero ringraziare il funzionario Segretario della Commissione ed, infine, tutti coloro che hanno collaborato per la migliore riuscita di questi nostri lavori.

Onorevoli senatori, la discussione del bilancio del Ministero dei trasporti, per essere concreta e positiva, deve tener conto delle due « direttrici fondamentali » alle quali si è ispirato il Governo nel predisporre lo stato di previsione della spesa per l'anno 1965, data la presente situazione congiunturale:

1) contenere il disavanzo nei limiti del 10 per cento, che è considerato un livello normale e fisiologico, oltre il quale si determinerebbe la formazione di un eccesso di liquidità sul mercato con un conseguente squilibrio nel sistema dei prezzi e della bilancia dei pagamenti;

2) fissare un volume della spesa in modo da non superare l'incremento del 5 per cento rispetto all'esercizio precedente. E ciò non solo in relazione alle previsioni dell'entrata, ma anche in omaggio alle indicazioni delle autorità della CEE, cui l'Italia è legata da vincoli giuridici e da interdipendenze economiche.

Solo in tal modo è possibile contribuire al processo di stabilizzazione economica.

Se perdiamo di vista queste due « direttrici fondamentali » le critiche — che sono facili a farsi ma non facili a superarsi — non sarebbero costruttive ed invece di concorrere al risanamento del nostro bilancio lo aggraverebbero, ammesso che fosse possibile accogliere tutte le richieste che sono

state formulate nella precedente seduta della Commissione.

Il relatore, senatore Deriu, ha fatto una accurata e diligente analisi del bilancio dell'Azienda ferroviaria di Stato ed ha messo in evidenza due elementi importantissimi che non possono nè devono mai essere dimenticati:

A) Situazione del personale:

1) personale di ruolo . . .	176.000 unità
2) assuntori	13.500 unità
3) unità appaltate	21.000 unità
Totale	210.500 unità

Quali sono gli oneri, fino ad oggi, per questo personale? L'Azienda sostiene oggi la spesa di lire 434 miliardi!

B) Quali sono gli incassi dell'Azienda se i prodotti del traffico non diminuiranno? Lire 410 miliardi. Di conseguenza, l'Azienda delle Ferrovie non ricava dai prodotti del traffico l'intero ammontare della spesa occorrente per il personale!

Ma vi è di più. Mentre i prodotti del traffico diminuiscono, le spese per il personale vanno aumentando.

Fra non molto questa Commissione dovrà discutere, ed eventualmente approvare, il disegno di legge sull'aumento di alcuni compensi per prestazioni particolari (servizio fuori sede, servizio notturno, eccetera) del personale. La spesa prevista è di lire due miliardi e mezzo.

Dinanzi alla Camera dei deputati pende un altro disegno di legge: quello conosciuto come « Quinto provvedimento ». Esso, naturalmente, importerà nuove spese.

È possibile che un'Azienda, pubblica o privata che sia, possa svolgere bene e compiutamente la propria attività se non ha i mezzi economici per assolvere a tutti i suoi compiti? Quale amministratore, anche se possedesse tutti i requisiti necessari per bene amministrare, può compiere il miracolo di soddisfare tutti gli impegni e migliorare le condizioni della sua azienda se questa ha un forte disavanzo nel suo bilancio?

Non dimentichiamo che in quest'anno, se tutto andrà bene, se cioè non vi saranno diminuzioni di traffici ed aumento delle spese,

l'Azienda avrà bisogno di vedere integrato il suo bilancio di 325 miliardi e 927 milioni, cui dovrà provvedere il Tesoro, cioè il contribuente.

Ecco, difatti, la specificazione degli oneri:

1) *deficit* di bilancio: lire 90 miliardi 927 milioni;

2) oneri extra-aziendali: lire 83 miliardi 900 milioni;

3) contributo per le pensioni: lire 81 miliardi 100 milioni;

4) conglobamento: lire 70 miliardi.

In totale, si arriva a lire 325 miliardi 927 milioni!

D E R I U , *relatore*. Mi scusi, signor Ministro, se l'interrompo, ma poichè mi servono poi nella stesura del mio parere, vorrei sapere se i dati che ella cita sono aggiornati. Infatti alla Camera dei deputati mi pare che abbia accennato ad un onere di lire 385 miliardi.

J E R V O L I N O , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Ho calcolato, in quell'occasione, i 5 miliardi dei prodotti del traffico al mese in meno che si stanno ricavando; c'è tuttavia da augurarsi che questa ipotesi non si realizzi completamente. In caso affermativo lei avrebbe completamente ragione, perchè bisognerebbe aggiungere alla cifra che ho citata la differenza, che porta alla somma indicata da lei.

Se questa è la realtà, bisogna tenerla presente tutte le volte che si fanno critiche o si richiedono maggiori spese a favore del personale o per miglioramento dei diversi servizi cui attende l'Azienda.

Onorevole senatore Giacomo Ferrari, le difficoltà da lei incontrate da Ministro (dal luglio 1946 al maggio 1947) sono una pallida cosa di fronte alle difficoltà attuali, che fanno venire il « mal di cuore » a chi ha la responsabilità di dirigere il Ministero nel momento attuale.

Per questo ho voluto la Commissione presieduta dall'onorevole Nenni, la quale per la prima volta chiama alla collaborazione con il Governo e con i tecnici, sullo stesso piano, i sindacati.

La Commissione è suddivisa in tre sottocommissioni:

1) quella della « Riforma dell'Azienda », presieduta dal senatore Caron;

2) quella dei « Problemi di bilancio », presieduta dall'onorevole Mannironi;

3) quella dei « Problemi del personale », presieduta dal senatore Lucchi.

Le tre Sottocommissioni, senatore Ferrari, lavorano continuamente ed alacramente anche se non pubblicano comunicati sui giornali, della qual cosa, però, ci stiamo occupando.

Ed ora risponderò sinteticamente, salvo riprendere la discussione nel pomeriggio di oggi, ai diversi quesiti che mi sono stati posti.

Il relatore, senatore Deriu, per quanto riguarda l'Azienda delle ferrovie, si è interessato al problema degli « assuntori ».

Vi è un'apposita commissione aziendale, di cui fanno parte anche i rappresentanti sindacali, che ha in corso di studio eventuali modifiche ed integrazioni allo stato giuridico degli assuntori, specie per quanto attiene il rapporto di dipendenza dei coadiutori dagli assuntori e l'iscrizione degli incaricati negli albi compartimentali degli aspiranti assuntori.

Per quanto riguarda il trattamento economico, si precisa che con la legge 3 gennaio 1963, n. 13, sono state aumentate sensibilmente le retribuzioni degli assuntori con effetto dal 1° luglio 1962 e dal 1° luglio 1963.

La richiesta di ulteriori miglioramenti economici, avanzata a favore degli assuntori, potrà essere esaminata quando sarà attuato il conglobamento definitivo degli stipendi del personale ferroviario previsto, a decorrere dal 1° marzo 1966, dalla legge 5 dicembre 1964, n. 1268.

Il senatore Deriu ha poi formulato alcuni quesiti circa il personale appaltato.

Il personale dipendente dalle imprese appaltatrici di servizi ferroviari ammontava, al 30 novembre 1964, a 20.560 unità e, come ho già accennato, esso è utilizzato in diversi servizi.

Il trattamento economico praticato ai lavoratori da parte delle imprese appaltatrici,

che ne sono tenute all'osservanza in forza di esplicita clausola inserita nei contratti di appalto, è quello stabilito dai contratti collettivi nazionali di lavoro degli specifici settori industriali di appartenenza cui non accenno per brevità di tempo.

Non esiste nè è in corso di elaborazione alcun provvedimento che sancisca l'assorbimento nei ruoli organici dell'Azienda ferroviaria del personale in argomento.

Al riguardo è da segnalare che con la legge n. 1443 del 1963 è stata disposta la sistemazione a ruolo dei lavoratori direttamente utilizzati dall'azienda con contratti di diritto privato stipulati in applicazione del decreto del Presidente della Repubblica, numero 1192 del 1961 e provenienti da quegli appalti che furono soppressi perchè dichiarati illeciti dalla legge n. 1369 del 1960.

I concorsi interni concernenti detta sistemazione sono in fase di avanzato espletamento.

L'esistenza di detta categoria di personale appaltato arreca indubbiamente vantaggi economici al bilancio delle Ferrovie dello Stato, in relazione al minor costo dei servizi, derivante, soprattutto, da una organizzazione delle imprese appaltatrici impostata secondo stretti criteri di gestione industriale, che consente di adeguare rapidamente il fabbisogno del personale alle effettive necessità dei servizi.

Il senatore Deriu ha anche chiesto precisazioni in merito alle riserve destinate al Mezzogiorno. Di questo argomento si sono pure interessati i senatori Crollalanza e Genco.

A favore del Mezzogiorno, le Ferrovie dello Stato sono tenute al rispetto della legge n. 835 del 1950, che prescrive una riserva del 20 per cento per commesse da affidare ad industrie delle regioni protette, e della legge n. 211 del 1962 (piano decennale), che riserva il 40 per cento degli 800 miliardi in esso previsti all'esecuzione di opere ed alla assegnazione di forniture al Meridione.

Per quanto concerne la legge n. 835 del 1950, legge del « quinto », la riserva del 20 per cento è stata sempre rispettata dalle Ferrovie dello Stato che, anzi, negli ultimi esercizi, l'hanno superata, in quanto nel

1961-62 sono stati assegnati lavori per il 25 per cento, nel 1962-63 per il 21 per cento, nel 1963-64 per il 24 per cento e nell'ultimo esercizio semestrale 1964 per il 25 per cento circa.

Per quanto riguarda la legge n. 211 del 1962 (piano decennale), alla data del 1° dicembre 1964, le proposte di spesa approvate in favore del Mezzogiorno ammontavano ad oltre 250 miliardi pari, cioè ad oltre il 42 per cento dei 590 miliardi di proposte approvate, alla stessa data, per l'intera rete, anzichè al 40 per cento.

Il relatore, infine, ha chiesto un maggiore interessamento per la Sardegna.

Sono lieto, senatore Deriu, di comunicarle che su determinazione del Comitato dei Ministri per il Mezzogiorno, e con fondi all'uopo stanziati dalla Cassa per il Mezzogiorno, si è provveduto alla costruzione di due navi traghetto, già in esercizio, e si sta completando l'allestimento di una terza unità, la cui entrata in linea è prevista per i prossimi mesi.

Nell'ambito del « Piano di rinascita », la Regione autonoma per la Sardegna ha previsto, inoltre, il finanziamento di una quarta nave.

Sono già in corso contatti tra Regione, Cassa e Ferrovie dello Stato per addivenire all'ordinazione di tale quarta unità, nonché tra Regione, Cassa, Ferrovie dello Stato, Marina mercantile e Lavori pubblici per definire il connesso indispensabile potenziamento degli impianti terminali di Civitavecchia e di Golfo degli Aranci.

Al momento, non è programmata la costruzione di altre navi in aggiunta alle quattro suindicate.

Per quanto riguarda i provvedimenti previsti per la rete ferroviaria statale della Sardegna, a carico della prima fase del Piano decennale (800 miliardi), molti dei quali già in corso, essi possono riassumersi come segue:

ammodernamento e potenziamento delle linee e degli impianti dell'Isola mediante lavoro all'armamento, alle opere d'arte, agli impianti di stazione, agli impianti di segnalamento, di sicurezza e di telecomunicazioni

e costruzione di alloggi per il personale, per un importo dell'ordine di lire 14 miliardi;

miglioramento del parco mezzi di trazione dell'Isola, con particolare riguardo alla graduale estensione dei servizi Diesel sino a totale sostituzione della trazione a vapore, con una spesa dell'ordine di 4 miliardi di lire.

Alla data odierna le proposte di spesa approvate per lavori agli impianti fissi della rete delle Ferrovie dello Stato nell'Isola hanno raggiunto l'importo di 11 miliardi di lire sui 14 previsti. Alla stessa data sono già stati ordinati tutti i mezzi Diesel per il citato importo di lire 4 miliardi.

Le Ferrovie complementari della Sardegna e le Strade Ferrate Sarde hanno già effettuato importanti lavori di ammodernamento per una spesa di circa 8,5 miliardi, usufruendo dei benefici della legge 2 agosto 1952, n. 1221, con un contributo dello Stato di circa 6 miliardi e mezzo.

Il senatore Lombardi ha presentato un ordine del giorno nel quale chiede l'autonomia dell'ufficio che si occupa della navigazione interna.

Devo sinceramente confessare che non ho ben compreso l'utilità di questa richiesta, che si riferisce a servizi il cui attuale sviluppo mi sembra non giustifichi la creazione di una Direzione speciale a fianco dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile. Tuttavia, se non fossero questi il vero significato e la vera portata dell'ordine del giorno, allora potremo discuterne.

L O M B A R D I . Se il signor Ministro me lo consente vorrei intervenire sull'argomento.

J E R V O L I N O , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Se non le dispiace, senatore Lombardi, vorrei terminare la mia esposizione, alla fine della quale lei potrà eventualmente intervenire.

L'ordine del giorno che lei ha presentato dice: «... constatato che l'attuale sistemazione dell'Ufficio 03 (navigazione interna) nell'ambito dell'Ispettorato generale della motorizzazione, non costituisce, in ordine ad una chiara politica di coordinamento dei traspor-

ti e alla accresciuta importanza del settore in esame, una soluzione idonea del problema; fa voti che il Ministro dei trasporti consideri l'opportunità di rivedere l'attuale organizzazione del settore della navigazione interna provvedendo, quanto meno a mettere alle sue dirette dipendenze l'Ufficio 03 ».

Ma per fare questo, onorevoli senatori, dovrei creare, ripeto, un organismo autonomo a fianco dell'Ispettorato della motorizzazione civile; solo in questo senso mi pare che vada interpretato l'ordine del giorno; se così non fosse, allora si potrebbe cercare un'altra soluzione, esclusa però quella di creare una nuova direzione generale.

Comunque, niente esclude che il problema possa, in futuro, essere nuovamente valutato qualora la navigazione interna assumesse un nuovo sviluppo ed una nuova importanza.

A D A M O L I . Non potrà mai svilupparsi se non verrà creato l'organo adatto!

J E R V O L I N O , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Comunque, ripeto, niente esclude che il problema venga studiato se la navigazione interna avrà uno sviluppo maggiore di quello attuale.

Degli incidenti stradali si sono interessati il relatore, il senatore Crollalanza e il senatore Genco. Prima di enunciare i diversi provvedimenti che sono stati adottati, devo dire che sono pienamente d'accordo con voi che bisogna essere, al riguardo, severissimi. Debbo aggiungere, altresì, che io resisto alle pressioni che mi vengono fatte tutti i giorni da parte degli onorevoli colleghi del Senato e della Camera perchè riveda qualche provvedimento severo da me adottato. Si tratta di una materia nella quale lavoriamo in piena armonia con tutti gli Enti che si interessano del problema, per studiare la possibilità di frenare questa, direi, criminale attività, svolta sulle strade da coloro i quali non hanno rispetto nè per la loro vita nè per quella degli altri.

Recentemente è venuto da me il Presidente dell'Istituto centrale di statistica, il professor De Meo, il quale mi ha proposto di adottare, intensificando il servizio di vigi-

lanza sulle strade, un sistema del genere: fornire ogni agente di apparecchi cinematografici, in maniera che si possa rilevare la velocità e le infrazioni che al riguardo vengono commesse.

G E N C O . Ma non c'è un limite di velocità!

J E R V O L I N O , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Esiste un limite! Devo dire, comunque, senatore Genco, che sono pienamente d'accordo con tutto quello che avete enunciato e che mi sforzo quotidianamente, nel limite dei mezzi a mia disposizione, di attuare quanto è possibile per non avere più la dolorosa notizia, tutti i giorni, come anche stamane, di tante disgrazie che avvengono per incidenti stradali.

Sebbene la proposta del professor De Meo non mi sembrasse di facile attuazione, me ne sono interessato scrupolosamente, sollecitando il Ministro dell'interno a studiare la possibilità, non solo di aumentare il numero degli agenti che esercitano la sorveglianza sulle strade, ma anche di fare qualcosa in merito alla proposta avanzata dal professor De Meo. L'onorevole Taviani mi ha risposto in questi termini:

« Mi riferisco alla tua lettera del 14 corrente, con la quale mi hai informato in ordine alla comunicazione presentata dal professor Giuseppe De Meo, Presidente dell'Istituto centrale di statistica, in occasione della recente Conferenza del traffico e della circolazione.

Desidero dirti in merito alla proposta avanzata dal professor De Meo — consistente nel rilevamento fotocinematografico delle infrazioni, da eseguirsi da accertatori montati su autovetture civili — che da alcuni mesi una tale azione viene svolta dagli organi di Polizia stradale in taluni Compartimenti e che se, come tutto lascia prevedere, l'azione darà risultati positivi, verrà estesa anche agli altri Compartimenti ».

La proposta del professor De Meo, pertanto, ha trovato accoglimento da parte del Ministro dell'interno e sarà una iniziativa che si aggiungerà a tutte le altre che saranno promosse.

In conclusione, tutto ciò che potrà essere fatto non sarà trascurato, più per una ragione di ordine umano che di responsabilità politica. Credo di potere fare a meno di elencarvi tutte le provvidenze che sono state e saranno adottate in materia, quando dico che accetto tutti i suggerimenti che mi sono stati dati e che mi potranno essere dati anche in avvenire.

In merito alla richiesta di nuovi aeroporti ed al potenziamento di Fiumicino, onorevole Deriu, le dico subito che la rete aeroportuale italiana, in linea di massima, per le grandi vie di comunicazione internazionali, è sufficiente come numero e distribuzione alle necessità del traffico aereo.

L'Ispettorato generale dell'aviazione civile, tra i propri programmi, ha però previsto l'ammodernamento e il potenziamento, anche in relazione alla non troppo lontana entrata in servizio di aeromobili supersonici, degli aeroporti esistenti, per l'adeguamento di essi alle maggiori esigenze.

Tra questi aeroporti meritano particolare attenzione quello di Olbia-Venafiorita, che dovrebbe essere potenziato quasi *ex novo* con il concorso della Regione sarda e dello Stato. Il progetto di massima per la costruzione di un nuovo aeroporto, dopo l'esame del Consiglio superiore dei lavori pubblici, è stato trasmesso alla Regione per la redazione del progetto esecutivo. Nel frattempo, il progetto per il ripristino dell'agibilità diurna della striscia erbosa per aerei di carico massimo di 14.000 kg, limitatamente alla buona stagione, è all'esame del Consiglio di Stato per l'approvazione della trattativa privata, effettuata dopo due gare andate deserte. La presumibile durata dei lavori sarà di cinque mesi circa.

Per quanto riguarda l'aeroporto di Elmas, è in corso di esame da parte del Ministero un progetto preparato dalla Regione per il prolungamento della pista e per le altre opere necessarie di completamento, per un impegno finanziario presunto di circa lire 585.000.000. Si confida che tale spesa possa essere contenuta nel corrente esercizio.

Per quanto si riferisce, infine, ad Alghero-Fertilia, se le condizioni meteorologiche permetteranno di lavorare con continuità, si potrà sperare che i lavori di prolungamento

della pista di volo, del raccordo e del piazzale di sosta vengano terminati nel corrente mese. I lavori di ampliamento dell'area di manovra sono stati appaltati il giorno 8 gennaio scorso; il contratto sarà perfezionato entro pochi giorni. Si è, poi, in attesa, dalla Regione, del progetto relativo alla nuova aerostazione: dopodichè, situazione di bilancio permettendolo, potranno essere appaltati i lavori.

Altra necessità è quella della sistemazione dell'aeroporto di Napoli, per il quale si stanno studiando le soluzioni più idonee.

I fondi per l'Aviazione civile da alcuni anni sono rimasti presso che stabilizzati, con la differenza però che sta sempre più scemando, per il trasferimento dell'Aviazione civile dal Ministero della difesa al Ministero dei trasporti e aviazione civile, l'apporto indiretto e diretto dell'Aeronautica militare.

Al momento del distacco, era stato preparato il primo bilancio per affrontare tutti i problemi, che da anni erano stati rinviati appunto in attesa dell'autonomia, per l'importo di circa lire 25 miliardi.

Mi riferisco al bilancio 1962-63.

Gli stanziamenti assegnati sono stati di lire 8 miliardi circa, escluse le spese del personale.

Nell'esercizio secondo semestre 1964 la cifra è rimasta la stessa riportata al semestre precedente. Per l'esercizio 1965 sono stati apportati, purtroppo, lievi ritocchi non degni di nota, nonostante le richieste da me fatte.

Sul problema degli elicotteri, comunico che esiste una « convenzione » in atto. Alla scadenza di tale convenzione saranno precisate le nuove condizioni per ridurre l'onere dello Stato, che io giudico, effettivamente, abbastanza rilevante.

Il senatore Giacomo Ferrari ha presentato un ordine del giorno che si può suddividere in varie parti. Egli si è interessato delle ferrovie concesse, delle autolinee, della navigazione interna, ed ha chiesto un progetto di riscatto di tutte le ferrovie e tramvie concesse all'industria privata con il passaggio a gestione pubblica, nonchè di ammodernamento delle stesse.

Ora, su questo primo punto dell'ordine del giorno faccio presente quanto segue.

Com'è noto, presso il Ministero del bilancio, sono in corso i lavori relativi alla preparazione di un programma economico nazionale che dovrà determinare gli indirizzi e gli obiettivi dell'economia italiana nel prossimo quinquennio.

A tale scopo, il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile ha formulato le necessarie proposte sia per quanto riguarda il riordinamento dei vari servizi di trasporto (ferrovie, autolinee, navigazione interna, eccetera) sia per quanto concerne l'organizzazione dei servizi facenti capo ai più importanti centri urbani, sia per quanto attiene al coordinamento, alle infrastrutture e a tutti gli altri problemi connessi ai trasporti e alla circolazione.

È evidente che sarebbe inopportuno e non produttivo, mentre stanno per concludersi i lavori per la programmazione economica, proporre particolari provvedimenti settoriali che potrebbero non risultare in armonia con i principi generali programmatici in corso di perfezionamento.

Quando tali principi saranno stati concretati nelle forme dovute, l'Amministrazione dei trasporti non mancherà di adottare i provvedimenti necessari per l'attuazione del programma.

GAIANI. Qual'è la sua opinione, onorevole Ministro, a questo riguardo?

JERVOLINO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Prima di pronunciarmi, desidero conoscere l'opinione della collettività alla quale farò ossequio come sempre ho fatto ossequio nel rispetto dei principi democratici.

In merito, poi, alla questione relativa al piano decennale per l'Azienda delle ferrovie dello Stato, bisogna tenere, anzitutto, presenti le osservazioni da me fatte all'inizio del mio intervento; in secondo luogo, che fino al 31 dicembre del 1964 sono stati impegnati circa 600 miliardi, cioè, circa l'ottanta per cento degli 800 miliardi e, infine, che la lentezza lamentata nella esecuzione dei lavori dipende dalle difficoltà negli appalti,

difficoltà che sono incontrate anche dal Ministero dei lavori pubblici.

Il terzo punto dell'ordine del giorno riguarda i « trasporti di massa ». In proposito desidero comunicare al senatore Ferrari che il traffico pendolare, costituito dalle migliaia di operai, studenti ed impiegati, che tra le 6 e le 8 del mattino arrivano nelle stazioni dei maggiori centri italiani e ne ripartono il pomeriggio o la sera, interessa circa 300 mila viaggiatori, ripartiti fra 500 treni, con un impegno di oltre 3.500 carrozze al giorno. Trattasi, quindi, di un problema di assai difficile soluzione per le ingenti masse da trasportare in assai ristretti margini di tempo e, per di più, richiedenti spesso la sovrapposizione di tali treni « pendolari » con treni a lungo percorso.

Le Ferrovie dello Stato, comunque, seguono col massimo interesse il fenomeno dei trasporti per lavoratori ed hanno già preso al riguardo diverse iniziative intese a rendere tale servizio più snello e rapido. Fra l'altro, sono stati studiati speciali rotabili (elettromotrici del tipo AL e 803) idonei a trasporti suburbani che, entrati in servizio nel 1961, sono stati e vengono gradualmente estesi sulle linee maggiormente impegnate.

Queste elettromotrici hanno velocità massima di 130 chilometri all'ora ed hanno un arredamento interno semplice e pratico simile a quello delle vetture tramviarie; il complesso dei 3 veicoli riuniti offre la possibilità di trasportare circa 600 viaggiatori di sola seconda classe.

Nel quadro del « Piano decennale », inoltre, è stato intrapreso lo studio di altro materiale per trasporti di massa, costituito da vetture con 100 posti a sedere, ed adatto alla formazione di treni a composizioni bloccate, con locomotore ad una estremità e vettura pilota all'altra, in modo da poter realizzare celeri inversioni di marcia ed offrire nuove vaste possibilità in tale particolare tipo di servizio.

Il senatore Giacomo Ferrari si è anche interessato dei problemi del personale. Devo dire che in proposito è stato fatto anche più di quello che sarebbe stato possibile, date le condizioni del bilancio dell'Azienda e la situazione economica del Paese. Mi richiamo, senza soffermarmi su tutte le leggi che sono

state approvate, a quei provvedimenti che si trovano all'esame dei due rami del Parlamento.

In merito alla soppressione dei cosiddetti « rami secchi », occorre attendere i risultati dei lavori della Commissione presieduta dall'onorevole Nenni che sta esaminando attentamente il problema. Comunque, non trascuriamo le sagge ed opportune considerazioni fatte dal senatore Florena nell'altra seduta. Tanto dico anche in risposta alle richieste formulate dai senatori Crollalanza e Genco.

Sull'ultimo punto dell'ordine del giorno, presentato dall'onorevole Ferrari, sono lieto di comunicare quanto segue.

Nel quadro di una più efficace politica di coordinamento dei settori di trasporti facenti capo al nostro Dicastero e per una sempre migliore organizzazione dei servizi del Ministero medesimo, con particolare riguardo anche all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, due sono le iniziative legislative più importanti che sono state assunte, e cioè:

1) un disegno di legge, già presentato alla Camera, con il quale si modificano — adeguandole alle nuove esigenze dell'Azienda — le competenze del Consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato e si provvede, altresì, ad inserire nello stesso Consiglio di amministrazione gli altri due Direttori generali del Ministero, cioè, dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e trasporti in concessione e dell'Ispettorato generale dell'aviazione civile;

2) uno schema di disegno di legge, che è già stato sottoposto all'esame dei Dicasteri di concerto, con il quale si istituisce il più volte auspicato Consiglio superiore dei trasporti e dell'aviazione civile e si istituisce, inoltre, nel Ministero dei trasporti e della aviazione civile, una Direzione generale per gli affari generali e per il coordinamento dei trasporti, destinata a sopperire, sul piano amministrativo, ad una carenza nell'ordinamento del Ministero, maggiormente sentita dopo il trasferimento, dalla Difesa, del settore dell'aviazione civile. Con lo stesso provvedimento si istituisce anche, come negli altri Dicasteri, un Consiglio di ammini-

strazione unico, per l'Ispettorato generale della motorizzazione, per l'Ispettorato della aviazione civile e per la Direzione generale degli affari generali e del coordinamento. Di questo Consiglio di amministrazione viene chiamato a far parte anche il Direttore generale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Debbo aggiungere, senatore Ferrari, che del Consiglio superiore dei trasporti e dell'aviazione civile, ho voluto che facesse parte anche un Direttore generale del Ministero della marina mercantile, affinché il coordinamento sia conforme ai desideri da lei manifestati nello scorso anno e in modo che si possa avere una visione completa di tutti i servizi. Mi auguro che il disegno di legge venga approvato quanto prima dal Consiglio dei ministri e soprattutto dal Parlamento al quale intendo presentarlo.

Sul secondo ordine del giorno presentato dal senatore Giacomo Ferrari, concernente la ferrovia Parma-Suzzara, devo dire che, come già posto altre volte in evidenza, l'inclusione nella rete delle Ferrovie dello Stato della ferrovia concessa Parma-Suzzara consentirebbe di disporre, attraverso il nuovo itinerario Brennero-Verona-Suzzara-Parma-La Spezia, di un istradamento di appena 12 chilometri più breve dell'attuale itinerario statale Brennero-Verona-Piadena-Parma-La Spezia.

D'altronde, tale limitato accorciamento di percorso, non risulterebbe determinante, sotto l'aspetto tecnico dell'esercizio, al fine di 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.

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

Si fa presente, inoltre, che nel quadro dei finanziamenti di cui alla legge n. 211 del 1962, è già in corso un vasto programma di lavori

intesi a potenziare l'esistente istradamento delle ferrovie dello Stato Brennero-Verona-Piadena-Parma-La Spezia, quali il rinnovamento dell'armamento su estese tratte dell'intero itinerario, la trasformazione del sistema di trazione elettrica da corrente trifase a continua sulla Brennero-Bolzano, la dieselizzazione dei servizi viaggiatori e merci sull'intero itinerario Verona-Piadena-Parma (dieselizzazione che permetterà di conseguire, con una notevole minore spesa, 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 quest'ultimo tratto alle esigenze dei previsti traffici futuri, senza che occorra far luogo alle molto più onerose e difficoltose soluzioni di raddoppio del binario nel tratto Parma-Verzano.

Il senatore Crollalanza ha lamentato che i fondi destinati alle ferrovie concesse e all'aviazione civile siano limitati. Mi trovo pienamente d'accordo su tale punto e riconosco la fondatezza del rilievo. Ho già fatto presenti, però, all'inizio del mio dire, le ragioni per le quali non è possibile ottenere più di quanto si sia ottenuto fino ad oggi. Il fabbisogno finanziario per il potenziamento ed ammodernamento delle ferrotramvie in regime di concessione è stato calcolato in circa 120 miliardi di lire ed è stato segnalato al Ministero del bilancio per il suo inserimento nel piano per la programmazione quinquennale. Posso aggiungere che già nel 1962 il nostro Dicastero aveva chiesto a quello del Tesoro lo stanziamento di circa 70 miliardi quale contributo dello Stato al potenziamento e ammodernamento delle ferrotramvie a norma della legge n. 1221 del 1952.

Per quanto riguarda l'aviazione civile, devo confermare ciò che ho detto rispondendo ai rilievi mossi dal relatore senatore Deriu.

In merito al riordinamento ed ammodernamento tecnico ed economico dei servizi delle Ferrovie, ripeto che occorre attendere i risultati della Commissione Nenni, come ho già detto nella risposta al senatore Ferrari. Per la Bari-Barletta posso comunicare

che detta ferrovia entrerà in esercizio il 1° giugno 1965, in quanto è stato necessario concedere proroghe alla ditta appaltatrice per la ultimazione dei lavori.

Sulle questioni dell'adeguamento delle tariffe e dell'eliminazione dei « rami secchi », non ho che da confermare quanto già comunicato: bisogna attendere i risultati della Commissione presieduta dall'onorevole Nenni.

In merito all'assegnazione dei lavori alle industrie del Mezzogiorno, ho già risposto dicendo che ho fatto sempre rispettare e farò rispettare in futuro nella sua integrità il disposto della legge. E ciò non solo come cittadino e come uomo responsabile, ma anche, mi si consenta di dirlo, come figlio del Mezzogiorno.

Il senatore Crollanza ha anche invocato il raddoppio del binario sulla linea adriatica. Posso rispondere che la linea Bologna-Lecce è già a doppio binario nei tratti Bologna-Ancona, Varano-Porto San Giorgio e San Severo-Bari. Sono attualmente in corso lavori di raddoppio nei tratti Ancona-Varano e Porto San Giorgio-Atri Pineto, mentre si conta di eseguire nel secondo quinquennio del piano decennale il raddoppio del tratto Atri Pineto-San Severo, completando in tal modo il raddoppio dell'intera Bologna-Bari.

La linea Napoli-Foggia, e più precisamente il tratto a semplice binario Caserta-Benevento-Cervaro, non è compresa tra quelle da raddoppiare nel quadro del piano decennale. Infatti l'entità del traffico attuale e di quello prevedibile in futuro non giustifica il provvedimento, anche in relazione alle esigenze prioritarie di altre linee già oggi impegnate da un traffico rilevante e prossime a saturazione. Comunque, per la Napoli-Foggia, sono stati recentemente realizzati sostanziali miglioramenti agli impianti di sicurezza e segnalamento che consentono una più snella circolazione dei treni.

Il senatore Crollanza si è anche interessato della questione dei carri refrigeranti. A tal proposito faccio rilevare che negli ultimi anni l'Azienda delle ferrovie dello Stato ha riservato alla loro costruzione cospicue aliquote dei finanziamenti disponibili, prescindendo da ogni valutazione di convenienza dell'investimento, giacchè è, anzi, no-

toria la non redditività per le Ferrovie di tali trasporti.

CROLLANZA. Occorre considerare i vantaggi che ne potrà trarre l'economia nazionale!

JERVOLINO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. La consistenza dei carri refrigeranti è aumentata, dal 1957 ad oggi, da 5.800 a 8.500 unità. A tale disponibilità si aggiungono i carri assegnati in sussidio alle Ferrovie dello Stato dalla Società Interfrigo, che nell'estate scorsa hanno raggiunto le 400 unità. Ciò ha consentito di attenuare in modo sensibile la ricorrente carenza di tali veicoli che si verifica in alcuni periodi di punta delle campagne ortofrutti-

colture. Ulteriori benefici saranno conseguiti a mano a mano che entreranno in servizio gli altri carri già commissionati all'industria costruttrice, a carico dei finanziamenti accordati con la legge n. 211, del 1962, fino a raggiungere nel 1966 una consistenza di 10.000 carri refrigeranti, cui si aggiungeranno i sussidi a lunga durata previsti dalla Società Interfrigo e che già nell'estate prossima consisteranno in 550 unità. Nutro la speranza che i dati forniti possano essere ritenuti soddisfacenti.

Il senatore Massobrio nel suo ordine del giorno ha invocato, per l'autotrasporto delle merci, provvidenze che riguardano il Ministero delle finanze. A tal proposito faccio notare che già nel passato ho rivolto a quel Dicastero una simile segnalazione per il settore del trasporto dei viaggiatori. Ne fui interessato dall'onorevole Vedovato: anzi nell'ultima conferenza tenuta a Cagliari, il problema mi è stato nuovamente prospettato ed io ho rinnovato le mie premure al Ministero delle finanze. Con molto rincrescimento debbo dirvi però che l'interesse da me spiegato non ha potuto trovare accogliamento; ciò nonostante, poichè sono aduso a non lasciare mai nulla di intentato, anche quando so in partenza che le iniziative non potranno conseguire l'effetto desiderato, do assicurazione che rinnoverò le premure nel senso richiesto.

Ho già dato implicitamente alcune risposte al senatore Genco nel fornire precisa-

zioni a richieste di altri senatori intervenuti nella discussione, in particolare del relatore Deriu e del senatore Crollanza.

Il senatore Genco ha chiesto perchè non figurì alcuna spesa nel bilancio per i passaggi a livello e che cosa si intende fare in proposito. Sinteticamente posso dire che le spese relative alla costruzione di manufatti sostitutivi di passaggi a livello da sopprimere e quelle riguardanti il miglioramento delle condizioni di protezione e sicurezza dei passaggi a livello da mantenere in esercizio sono state e vengono portate a carico dei fondi concessi per la realizzazione dei programmi straordinari d'intervento alla rete delle Ferrovie dello Stato. In particolare, per quanto concerne il piano di 800 miliardi, di cui alla legge n. 211, del 1962, sono stati riservati al settore 17 miliardi e 500 milioni. I provvedimenti relativi, approvati a tutto il 1964 per l'importo di 9 miliardi 700 milioni, sono in corso di attuazione e riguardano, tra l'altro, la soppressione di 60 passaggi a livello, l'impianto di semibarriere automatiche su 125, l'impianto di rilevamento televisivo su oltre 200, l'impianto del segnalamento automatico luminoso su 50 e migliorie diverse su numerosissimi altri attraversamenti. Mi astengo dal fornire altri particolari: ho voluto tranquillizzare il senatore Genco che il problema che gli sta tanto a cuore non è affatto trascurato dalla Azienda delle ferrovie dello Stato.

Il senatore Genco si è posto un'altra domanda, relativamente all'ammodernamento della linea jonica. Posso rispondere che, per il potenziamento della linea Reggio Calabria-Metaponto-Taranto-Bari, è già stata portata a compimento una cospicua mole di lavori, fra i quali da ricordare il rinnovamento pressochè totale — oltre 500 chilometri — del binario, con sostituzione delle vecchie rotaie da 36 chilogrammi al metro lineare; il rifacimento delle travate metalliche in corrispondenza di circa 300 vecchi ponti in ferro; l'ampliamento di piazzali e l'allungamento dei binari di incrocio in una trentina di stazioni; la costruzione di nuovi posti di movimento; la dieselizzazione dei servizi viaggiatori e merci già espletati con trazione a vapore, ivi compresa la costruzione del nuovo deposito locomotive di Taranto. I

provvedimenti citati hanno richiesto una spesa di 28 miliardi di lire. In atto, poi, sono in corso ulteriori lavori di ammodernamento e potenziamento diretti soprattutto ad elevare la sicurezza della circolazione, mediante l'impianto del blocco semiautomatico e la sostituzione del vecchio segnalamento. Così pure si sta procedendo alla centralizzazione delle più importanti stazioni: l'ulteriore spesa è dell'ordine di 3 miliardi.

Il senatore Genco ha anche lamentato che ben trenta stazioni della linea jonica siano prive di illuminazione elettrica.

GENCO. Per la verità, non ho citato una cifra precisa, ma ho genericamente parlato di una « trentina » di stazioni.

JERVOLINO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Al riguardo ho voluto fare personalmente un'indagine. Senatore Genco, a suo conforto — ma è lungi da me ogni punta di ironia — posso dirle che sulla linea Reggio Calabria-Metaponto-Taranto-Bari le stazioni ancora prive di illuminazione elettrica sono soltanto tre, e precisamente quelle di Mandatoriccio, Pietrapaola e Calopezzati.

ADAMOLI. Perchè non si prendono in considerazione quelle della Sicilia?

JERVOLINO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Non posso adesso improvvisare dei dati che richiedono una ricerca accurata. Se il senatore Adamoli vuole conoscere la situazione della Sicilia, me ne faccia richiesta ed io fornirò una risposta precisa.

Per tornare alla linea jonica, voglio aggiungere che per le tre stazioncine citate è già stato disposto l'allacciamento con l'ENEL e l'Ente Sila, sicchè fra breve saranno del tutto eliminati i gravi inconvenienti lamentati dal senatore Genco.

Per quanto riguarda la costituzione della Commissione di studio dei problemi viari e ferroviari delle zone di Bari-Brindisi-Matera-Foggia, mi riservo di prendere gli opportuni accordi con il Ministero dei lavori pubblici.

Il senatore Adamoli ha invocato la nomina di una Commissione mista — composta da rappresentanti ministeriali e delle categorie interessate — per la rapida elaborazione di uno schema di riforma della legge 20 giugno 1935, n. 1349, che regola il trasporto delle merci su strada. A tal proposito debbo dire che al problema dell'adeguamento della vigente legislazione in materia di trasporto di merci su strada alle moderne esigenze dell'economia nazionale, ci si è vivamente e seriamente interessati; è problema di fondo, che resta tuttora aperto non perchè non sia stato tempestivamente affrontato nè adeguatamente studiato, ma perchè non è stato possibile, fino ad ora, conciliare tutti gli opposti interessi che convergono sulla materia.

Fin dall'anno 1948 venne istituita una « commissione per lo studio dei problemi relativi all'autotrasporto merci » — composta di rappresentanti ministeriali e delle categorie interessate — con l'incarico di studiare le possibili riforme del disciplinamento dell'autotrasporto; successivamente, in seno alla Commissione stessa fu nominato un apposito Gruppo di lavoro proprio con l'incarico preciso di predisporre un progetto di riforma della legge 20 giugno 1935, numero 1349.

Nè la Commissione suddetta, nè il Gruppo di lavoro poterono approdare ad una concreta soluzione del problema e allo stesso risultato negativo pervennero le molteplici iniziative, successive, di enti, associazioni e privati studiosi.

Comunque, quando il problema dovrà essere nuovamente affrontato non vi sono difficoltà a che la Commissione già esistente venga incaricata di farlo; in tal caso, potrà essere tenuto debito conto delle differenti legislazioni degli altri Paesi europei anche e soprattutto ai fini dell'armonizzazione del disciplinamento nazionale alle direttive della Comunità economica europea.

All'inizio della mia direzione al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, mi sono state rinnovate da più parti premure anche per un riordinamento dell'Ente autotrasporti merci ed io non ho mancato di nominare una commissione.

I risultati dello studio già compiuto da

tale Commissione, elaborati dal mio ufficio legislativo, sono ora all'esame del Sottosegretario onorevole Mannironi, per la elaborazione di un disegno di legge che mi riprometto di presentare fra non molto al Consiglio dei ministri.

Il senatore Adamoli ha inoltre invocato la sistemazione dei rapporti pendenti tra gli autotrasportatori assicurati e la Compagnia Mediterraneo di assicurazione.

Mi sono interessato e mi interesserò della questione perchè qualcosa venga fatto. Presso l'EAM è stato anche costituito un apposito gruppo di lavoro per assumere iniziative dirette a tutelare gli interessi degli autotrasportatori di cui trattasi. In ogni modo, tengo a precisare che la sistemazione dei rapporti pendenti connessi con i contratti assicurativi di cui sopra non potrà aver luogo se non mediante opportuni provvedimenti che in materia potranno essere adottati dal competente Ministero dell'industria e del commercio e che d'altra parte, risultano già allo studio. Do completa assicurazione, però, al senatore Adamoli che parlerò del problema con il Ministro competente.

GENCO. Mi permetto di ricordare all'onorevole Presidente l'impegno che abbiamo questa mattina; sarebbe forse opportuno sospendere la seduta.

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni in contrario, sospendiamo la seduta, per riprenderla nel pomeriggio, al fine di consentire ad alcuni di noi, ed allo stesso ministro Jervolino, di partecipare alla cerimonia che avrà luogo fra poco al Quirinale, per la presentazione degli auguri al Capo dello Stato.

(La seduta, sospesa alle ore 10,40, è ripresa alle ore 17).

PRESIDENTE. Riprendiamo la seduta. Il ministro Jervolino può concludere la sua esposizione.

JERVOLINO, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Il senatore Giancane ha presentato due ordini del giorno. Con il primo egli invoca che i compiti di polizia

stradale siano esercitati anche dalle donne, e ciò in virtù dell'articolo 137 del Codice della strada, che non fa discriminazione tra i due sessi. Siamo d'accordo che la legge non distingue tra uomini e donne, poichè parla di funzionari dell'Ispettorato della motorizzazione civile. Vorrei, però, richiamare l'attenzione del senatore Giancane sull'articolo 136 dello stesso Codice e vorrei esaminare con lui quali sono i servizi di polizia stradale che dovrebbero essere affidati alle donne. I servizi di polizia previsti dall'articolo 136 sono i seguenti: « La prevenzione e l'accertamento dei reati in materia di circolazione stradale; le rilevazioni tecniche relative agli incidenti stradali ai fini giudiziari; la predisposizione e l'esecuzione dei servizi diretti a regolare il traffico; la scorta per la sicurezza della circolazione ». Ora, con tutto il rispetto dovuto alle donne, ritengo che, per considerazioni di ordine fisico ed anche psichico, tali servizi non possono essere espletati dalle donne.

Il senatore Giancane sostiene che ci siamo dimenticati che esiste una legge e, precisamente, quella del 7 dicembre 1959, numero 1083, che istituisce un Corpo di polizia femminile. Leggiamo, quindi, quali sono le facoltà che il legislatore ha voluto affidare alle donne:

« Al personale femminile di polizia, di cui all'articolo 1 sono affidate le seguenti attribuzioni:

a) prevenzione e accertamenti dei reati contro la moralità pubblica ed il buon costume, la famiglia e l'integrità e sanità della stirpe nonché dei reati in materia di tutela del lavoro delle donne e dei minori;

b) indagini ed atti di polizia giudiziaria relativi a reati commessi da donne o da minori degli anni 18 o in loro danno;

c) vigilanza ed assistenza di donne e di minori nei cui confronti siano stati adottati provvedimenti di pubblica sicurezza o di polizia giudiziaria o che siano stati, comunque, convocati presso gli Uffici di pubblica sicurezza;

d) eventuali compiti di assistenza nei confronti di donne nonché di minori in stato di abbandono morale e sociale mediante opportuni collegamenti con Autorità ed

Enti che tali specifici compiti perseguono ».

Si tratta, quindi, di compiti di natura prevalentemente umana e sociale, che riguardano la donna e i minori; ragioni di moralità, infatti, non consentivano che questi atti, queste indagini e questi compiti venissero esercitati da uomini.

Comunque, indipendentemente dalla chiara e precisa norma contenuta nella legge 7 dicembre 1959, n. 1083, mi sembra impossibile pretendere che le donne debbano svolgere anche quei gravosissimi servizi che vengono espletati dagli agenti di polizia stradale. E, come ho già detto, non mi pare il caso di interpretare la norma nel senso prospettato dal senatore Giancane. Non vedo, del resto, la ragione di esporre la donna a delle situazioni che il suo fisico ed anche la sua psiche potrebbero difficilmente sopportare. Sarebbe del tutto inutile, nel caso, ad esempio, di un incidente con morti e feriti, esporre la donna ad uno spettacolo così umanamente desolante.

Con l'altro ordine del giorno il senatore Giancane chiede che nelle Commissioni per il conferimento della patente di guida ad uso privato per motoveicoli di peso a vuoto fino a 400 chilogrammi, siano utilizzati gli appartenenti al personale di vigilanza della carriera di concetto, di cui alla tabella allegata alla legge 1° febbraio 1960, n. 26, e cioè i non laureati in ingegneria.

Su tale argomento, senatore Giancane, mi trovo un po' più vicino al suo punto di vista. Vorrei farle presente però che, in genere, non vengono effettuate sedute di esami particolari per conseguire la patente per i soli motoveicoli di categoria A, bensì per conseguire tutti i tipi di patente previsti dal Codice della strada. E allora il compito di esaminatore deve essere affidato ad un ingegnere. Comunque, se questi tecnici sono idonei ad accertare la conoscenza, da parte dei candidati, della segnaletica e delle norme di circolazione stradale, non ho nessuna difficoltà a dare al servizio competente istruzioni affinché venga utilizzato anche tale personale.

Vi è poi un ordine del giorno con il quale il senatore Florena invita il Ministro a comunicare se è possibile realizzare un collegamento stabile attraverso lo stretto di Messina. Si tratta di una vecchia questione!

FLORENA. Con il mio ordine del giorno non invito il Ministro a comunicare se è possibile realizzare il collegamento, ma l'invito a riunire quella famosa Commissione.

JERVOLINO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Si tratta, come dicevo, di una vecchia questione, che, a quanto ricordo, veniva agitata fin da quando ero collaboratore del senatore Giacomo Ferrari. Fu fatto financo il progetto di un ponte!

Ad ogni modo, il Ministero dei trasporti conviene pienamente nelle considerazioni svolte dal senatore Florena circa la necessità di porre realisticamente e concretamente a punto gli studi per accertare l'effettiva realizzabilità tecnica del collegamento. Ho sollecitato gli organi competenti a far riconvocare la Commissione che dovrebbe dare il suo responso definitivo. Mi sembra, infatti, che questa sia la richiesta del senatore Florena. Se il collegamento è possibile, si faccia; se non è possibile, si dica apertamente che non si può fare.

FLORENA. E se il collegamento è possibile, è necessario indicare in qual modo può essere effettuato.

JERVOLINO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Pertanto, insisterò perchè si addivenga alla soluzione del problema, essendo questo Ministero — come ho già detto — pienamente favorevole alla soluzione che prevede il collegamento stabile.

FLORENA. Volevo, inoltre, far presente che si tratta di un problema che non può essere affrontato soltanto dal Ministro dei trasporti, poichè riguarda anche il Ministero dei lavori pubblici. Infatti, nel mio breve intervento della scorsa seduta, ho fatto riferimento a quanto avevo dichiarato in sede di discussione del bilancio dei Lavori pubblici.

JERVOLINO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Comunque sia, mi farò premura di sollecitare gli organi competenti affinchè riconvochino la Commissione, che potrà così dire la sua parola definitiva.

PRESIDENTE. Informo la Commissione che un ultimo ordine del giorno è stato presentato dal senatore Vidali. Egli, che nella settimana scorsa non ha potuto intervenire alla nostra riunione perchè indisposto, ha inviato l'ordine del giorno per posta alla Segreteria della Commissione, ed esso è giunto dopo la fine della nostra seduta del 14 corrente. Ritengo tuttavia che, tenuto conto delle cause di forza maggiore che hanno impedito al senatore Vidali di presentare tempestivamente l'ordine del giorno, questo possa essere egualmente da noi esaminato. Il ministro Jervolino è di questo parere.

Do lettura del testo dell'ordine del giorno presentato dal senatore Vidali.

Il Senato,

riconosciuta la necessità di mettere il porto di Trieste in condizioni di poter affrontare con successo la competizione con i porti esteri nei traffici di carattere internazionale,

considerata l'importanza e l'urgenza che a tale scopo siano superate le attuali gravi deficienze nelle comunicazioni che collegano il porto e l'intera Regione del Friuli-Venezia Giulia con il restante territorio nazionale e con i Paesi confinanti,

impegna il Governo:

a) a potenziare e rendere adeguatamente funzionali le linee ferroviarie rispettivamente congiungenti Trieste con Venezia e con l'Austria, e, per Gorizia, con la Jugoslavia;

b) a completare l'autostrada Trieste-Venezia ed il suo collegamento con la rete autostradale europea;

c) a completare i lavori previsti ed indispensabili per l'aeroporto di Ronchi dei Legionari.

JERVOLINO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. L'ordine del giorno presentato dal senatore Vidali si compone di tre parti. Con la prima parte egli chiede che siano potenziate le linee ferroviarie che congiungono Trieste con Venezia e con l'Austria e — per Gorizia — con la Jugoslavia. Con la seconda parte chiede che sia completata l'autostrada Trieste-Venezia e che questa sia collegata con la rete autostradale

europea. Con la terza parte, infine, chiede che siano completati i lavori previsti per l'aeroporto di Ronchi dei Legionari.

Per quanto riguarda la prima parte dell'ordine del giorno, dichiaro di accoglierla come raccomandazione: sulla base di un possibile ulteriore sviluppo dei traffici da e per Trieste, non si mancherà di considerare i necessari provvedimenti di adeguamento delle comunicazioni ferroviarie in sede di elaborazione dei programmi di intervento per la seconda fase del Piano decennale delle Ferrovie dello Stato.

La seconda parte dell'ordine del giorno non può essere accolta perchè la questione del completamento dell'autostrada Trieste-Venezia non rientra nella mia competenza, ma in quella del Ministero dei lavori pubblici.

Accolgo, invece, senz'altro, la terza parte dell'ordine del giorno, in quanto la seconda parte della pista dell'aeroporto di Ronchi dei Legionari, che deve essere costruita a carico dello Stato, potrà essere ultimata entro qualche mese.

Attualmente il Consiglio di Stato sta esaminando lo schema di contratto. Subito dopo potrà essere indetta la licitazione privata e ritengo che i lavori potranno incominciare nel mese di marzo e potranno essere ultimati entro il mese di luglio del 1965.

Contemporaneamente, si stanno predisponendo le infrastrutture elettroniche necessarie per l'abilitazione dell'aeroporto al volo notturno e strumentale.

Per concludere, onorevoli senatori, vorrei rilevare che, nella passione con cui sono state prospettate alcune esigenze, vi è stata qualche affermazione alquanto vivace con la quale è stata presentata l'attuale Azienda delle ferrovie dello Stato, come « inefficiente » o « superata dal tempo », con qualche punta anche mortificante per chi la compone, la dirige o le è preposto come Ministro.

Non vi è dubbio che occorre rivedere la attuale struttura e aggiornare l'Azienda, perchè essa possa assolvere i compiti insostituibili che le sono attribuiti non tanto dalla legge istitutiva, quanto dal ruolo notevole che essa ha nell'economia generale del Paese. Per questo, come ho già detto questa mattina, è stata istituita un'apposita Commis-

sione, la quale consente che tutte le forze vive ed operanti collaborino sullo stesso piano per risolvere i molti e non facili problemi dei trasporti, specialmente quelli su strada ferrata.

Ma perchè non resti nel mio animo (ed anche nel vostro) il ricordo di certi apprezzamenti che ritengo non giusti, mi sia consentito concludere questo mio dire con la rievocazione di un avvenimento che abbiamo dimenticato. Il 24 maggio 1947 il primo Presidente della Repubblica, compianto senatore Enrico De Nicola, inaugurava la « Mostra della ricostruzione ferroviaria » presenti quasi tutti gli ambasciatori delle diverse Nazioni accreditati presso l'Italia. Il Ministro dei trasporti dell'epoca, senatore Giacomo Ferrari, nel discorso ufficiale, presentò in rapida sintesi l'opera compiuta dalla Azienda delle ferrovie dello Stato. Le operazioni belliche avevano distrutto 7.000 chilometri di binario; 4.750 ponti per la lunghezza di 103 chilometri; 346 gallerie per 64 chilometri; 1.090 fabbricati viaggiatori; 896 magazzini per merci; 211 depositi per locomotive; 118 officine; 8.000 chilometri di elettrodotti; 946 apparati centrali di segnalazione. Del parco rotabile, risultavano mancanti o gravemente danneggiate 1.216 locomotive a vapore, 1.200 locomotori, 766 automotrici, 6.766 carrozze, 3.126 bagagliai, 106.000 carri.

Il senatore Ferrari pose in evidenza la opera di ricostruzione compiuta in un primato di tempo che ebbe l'ammirazione del mondo intero.

Il sempre compianto De Gasperi non poche volte affermò che il miracolo della ricostruzione ferroviaria aveva contribuito non solo alla ripresa dell'economia del Paese e degli scambi internazionali, ma aveva ridato prestigio all'Italia, concorrendo così efficacemente a farla ritornare, con riacquistata dignità, nel consesso delle Nazioni Unite.

Onorevoli senatori, ho voluto ricordare l'avvenimento non per ragioni retoriche nè per sminuire la validità delle critiche fatte, ma per riaccendere nei nostri cuori la fiducia nella capacità della nostra gente e per invocare la sincera costante collaborazione di tutti; essa deve essere data superando le

prevenzioni e le ideologie politiche che ci dividono.

Se tutti i parlamentari, che si interessano ai problemi dei trasporti, guarderanno costantemente agli uomini che seppero compiere il miracolo della ricostruzione ferroviaria, sapranno fare propria la missione che spinse quegli uomini ad operare, sempre e meravigliosamente, nell'interesse della Azienda dello Stato; sapranno anche essi suggerire i mezzi concreti per risanare le gravi ferite, che ancora oggi esistono (e sono certo più profonde), nel corpo di detta Azienda; potranno così concorrere, in uno sforzo generoso ed appassionato, a risolvere gli assai difficili problemi che anche in questa discussione sono affiorati; potranno così ridare prestigio e piena funzionalità ad un Ente che ha il diritto di vivere non solo per la gloriosa storia del suo passato ma, soprattutto, per la sua insostituibile funzione civile, economica, sociale nel nostro Paese.

Con tali sentimenti rinnovo a tutti il mio vivo, sincero, cordiale ringraziamento nella ferma certezza che potrò sempre fare affidamento sulla vostra serena ed obiettiva collaborazione.

PRESIDENTE. Prima di concludere l'esame di questo bilancio prego il signor Ministro di voler precisare alla Commissione il suo parere sui singoli ordini del giorno che sono stati presentati.

Il primo ordine del giorno, presentato dai senatori Ferrari Giacomo, Adamoli, Gaiani, Vergani e Guanti, è particolarmente complesso. Per maggior chiarezza, do lettura del suo intero dispositivo:

« invita il Governo

— a presentare entro l'anno in corso:

1) un progetto di riscatto di tutte le ferrovie e tramvie concesse col passaggio a gestione pubblica (Stato, Regioni, Comuni eccetera) nonchè di ammodernamento delle stesse;

2) un programma di aiuti e agevolazioni alle municipalizzate;

3) un progetto sulla disciplina delle auto-linee pubbliche;

— a dare il massimo impulso all'organizzazione della navigazione interna con particolare riferimento all'idrovia padana;

— a potenziare con ulteriori stanziamenti il piano decennale, anticipandone l'esecuzione;

— ad affrontare con mezzi adeguati il problema dei trasporti di massa dove sono o si prevedono impianti industriali, tenendo presente l'efficacia delle metropolitane;

— a interpretare con obiettività lo stato di disagio, per mancato riconoscimento delle particolari condizioni di lavoro, di tutto il personale e dare ad esso un tangibile riconoscimento che valga a rendergli la tranquillità e il compiacimento del suo lavoro;

— a presentare un progetto per la istituzione di un organo che coordini tutti i trasporti ».

JERVOLINO, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Per quanto riguarda i primi tre punti di cui a questo ordine del giorno, informo la Commissione che, prima di prendere qualsiasi provvedimento al riguardo, bisognerà attendere l'esito dei lavori della Commissione presieduta dall'onorevole Nenni cui ho già accennato anche in precedenza.

Quando quei risultati mi saranno comunicati, allora si potrà cominciare a programmare un piano di interventi nei settori indicati.

FERRARI GIACOMO. Il mio ordine del giorno, onorevole Ministro, prospetta delle necessità urgenti, per cui sono del parere che non sia il caso di attendere, per prendere qualche provvedimento, l'esito dei lavori della Commissione presso il Ministero dei trasporti.

JERVOLINO, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Desidero precisare, senatore Ferrari, che la Commissione si è impegnata a presentare i risultati dei suoi lavori entro il mese di marzo; se, tuttavia, tale Commissione non dovesse arrivare ad indicazioni concrete, noi potremo sempre riprendere il discorso su questi problemi, riesaminando le varie situazioni.

Per quel che riguarda, invece, l'invito a potenziare con ulteriori stanziamenti il piano decennale, anticipandone l'esecuzione, ripeto — come ho già detto questa mattina — che è necessario che io ed anche voi, onorevoli senatori, teniamo presenti quali sono le condizioni in cui si trova il bilancio dei Trasporti. Ad ogni modo, aggiungo che ho già chiesto delle integrazioni di fondi.

FERRARI GIACOMO. Raccomanderei all'attenzione dell'onorevole Ministro, in modo particolare, l'esecuzione anticipata del piano decennale.

JERVOLINO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Stiamo facendo l'inverosimile anche in questo campo nonostante le difficoltà che si incontrano nella concessione degli appalti delle opere.

Per quel che riguarda poi l'invito al Governo ad affrontare con mezzi adeguati il problema dei trasporti di massa, ho già in precedenza dato assicurazioni che, in questo settore, si sta facendo e si continuerà a fare tutto il possibile per andare incontro allo stato di disagio dei cosiddetti « pendolari ». Come Ministro dei trasporti, sono e sarò sempre sensibile a questi problemi e, per esempio, anche stamani, tra le ore 11 e le 13, mi sono adoperato presso i sindacati per scongiurare uno sciopero che si minacciava.

Circa l'invito a presentare un progetto per la istituzione di un organo che coordini tutti i trasporti devo darle atto, senatore Ferrari, che lei è stato l'unico — fin dall'anno scorso — a stimolarmi al riguardo e, da parte mia, mi sono occupato della questione predisponendo un disegno di legge apposito.

Riassumendo, potrei anche accettare come raccomandazione l'ordine del giorno di cui trattasi precisando che, per quanto riguarda i suoi primi tre punti, tale raccomandazione andrebbe interpretata alla luce delle considerazioni svolte sui singoli problemi, nel corso del mio intervento.

FERRARI GIACOMO. Ringrazio il signor Ministro, ma desidero ancora una volta fargli notare che, nell'ordine del giorno da me presentato, si fa riferimento ad

alcuni problemi la cui risoluzione è quanto mai urgente. A proposito, per esempio, del riscatto di tutte le ferrovie e tramvie concesse, sarei stato grato al Ministro se ne avesse portato in Commissione l'elenco, assieme alle condizioni vigenti per ciascuna concessione.

GENCO. Presso l'Ispettorato generale della motorizzazione esiste l'elenco cui il senatore Ferrari accenna.

FERRARI GIACOMO. Ripeto, ringrazio il ministro Jervolino per aver benevolmente esaminato, in linea di massima, il mio ordine del giorno, ma desidero fin d'ora precisare che non mi posso impegnare a non riproporre in Assemblea quei punti dell'ordine del giorno per i quali ritengo sia insufficiente una semplice accettazione a titolo di raccomandazione. Pertanto, ai fini procedurali, rimane il fatto che Ella, signor Ministro, non ha accettato integralmente il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Il secondo ordine del giorno, presentato dai senatori Ferrari Giacomo, Adamoli, Gaiani, Vergani e Guanti:

invita il Governo

a procedere, qualunque sia la posizione attuale della concessione, al riscatto del tronco Parma-Suzzara;

e successivamente a procedere all'ammodernamento e potenziamento, compresa l'elettrificazione, dell'intero percorso La Spezia-Verona,

e alla duplicazione del binario dell'intero tronco La Spezia-Parma.

JERVOLINO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Circa questo ordine del giorno mi pare di aver già fornito alla Commissione, in sede di discussione generale, ampi chiarimenti su ciò che si è fatto e che si intende fare.

Per la parte che riguarda il riscatto, qualunque sia la posizione attuale della concessione, del tronco Parma-Suzzara devo però dire che — per ora — non si può fare assolutamente nulla.

Senatore Ferrari, lo accetterei come raccomandazione perchè, allo stato attuale, non

mi pare possibile accettarlo incondizionatamente.

FERRARI GIACOMO. Onorevole Ministro, l'anno scorso durante la discussione del bilancio 1963-64, l'onorevole Corbellini aveva promesso che avrebbe studiato l'argomento.

CORBELLINI. Avevo anche detto che bisognava risanare la legge n. 1221!

FERRARI GIACOMO. La situazione rispetto alla legge n. 1221, poi, credo che sia tipica: rinnovo della convenzione con una proroga di 25 anni, ma nessuno ne era a conoscenza!

JERVOLINO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Se lei mi farà l'onore di una visita al Ministero, esamineremo insieme la questione e vedremo se esistono delle irregolarità. Il problema da lei posto, comunque, rientra nel programma generale; bisognerà rivedere la situazione dopo le decisioni che saranno prese quando la Commissione terminerà i suoi lavori.

FERRARI GIACOMO. D'accordo!

PRESIDENTE. Ricordo alla Commissione che è stato presentato dal senatore Massobrio un ordine del giorno nel quale si invita il Governo a porre allo studio, nei riguardi dell'autotrasporto, misure creditizie, riduzioni del prezzo del carburante, riduzioni dell'aliquota di ricchezza mobile e dell'IGE, riduzioni nella misura dei pedaggi ed altre simili facilitazioni.

JERVOLINO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Ho promesso che mi interesserò presso il Ministro delle finanze per l'accoglimento, nei limiti del possibile, delle agevolazioni fiscali e creditizie che qui vengono proposte. Pertanto, accetto l'ordine del giorno, presentato dal senatore Massobrio, come raccomandazione.

MASSOBRIO. Mi dichiaro soddisfatto.

PRESIDENTE. È stato presentato dal senatore Lombardi un ordine del giorno nel quale si fa voti che il Ministro dei trasporti consideri l'opportunità di rivedere l'attuale organizzazione del settore della navigazione interna, provvedendo, quanto meno, a mettere alle sue dirette dipendenze l'ufficio 03.

LOMBARDI. Mi permetto di illustrare, molto brevemente, le ragioni che mi hanno indotto a presentare questo ordine del giorno.

Se vogliamo risolvere il problema di una vera e propria politica di coordinamento dei trasporti nel nostro Paese è, anzitutto, necessario avere una organizzazione ministeriale, per quanto concerne la distribuzione delle competenze e dei servizi, veramente adeguata. Se guardiamo la situazione italiana, ci troviamo di fronte ad una organizzazione caotica e contraddittoria.

In materia di navigazione interna, le competenze sono distribuite tra il Ministero dei trasporti e quello dei lavori pubblici. Con il Codice della navigazione interna del 1942, è stata aumentata la competenza del Ministero dei lavori pubblici e sono sorte, anzi, se ben ricordate, delle questioni di carattere interpretativo. Comunque, di fatto, oggi esiste un Ufficio 03 alle dirette dipendenze dell'Ispettorato generale della motorizzazione.

Ora, si è constatato, almeno in questi ultimi anni, in seguito all'accresciuto sviluppo del settore della navigazione interna, l'assoluta inadeguatezza di questo Ufficio a rispondere con sollecitudine, organicamente e coordinatamente con gli altri Ministeri, data la sua attuale sistemazione alle dirette dipendenze dell'Ispettorato generale della motorizzazione; tale dipendenza, infatti, è poco funzionale, perchè la mentalità della Direzione generale, il lavoro, tutta l'impostazione, insomma, sono legati al problema « strada ».

È chiaro che, se vogliamo realizzare una chiara politica di coordinamento dei trasporti, non possiamo subordinare la navigazione interna ad una organizzazione che la soffoca, direi, totalmente. Che sia subordinata agli effetti della quantità del traffico,

nella situazione attuale, lo posso capire; ma siccome c'è in corso una ripresa, un impegno anche di Enti pubblici, di Province, Camere di commercio eccetera, c'è adesso il programma « Giolitti » e ancora del ministro Pieraccini, non mi pare che l'attuale sistemazione dell'Ufficio 03, anche in relazione alla politica di coordinamento dei trasporti, costituisca una soluzione idonea del problema.

La legge n. 1616 del 1962 stabiliva che per le disposizioni di attuazione della medesima sarebbe stato provveduto, entro 6 mesi dalla sua entrata in vigore, con apposito regolamento da emanarsi. Sono passati più di due anni e la legge non è stata applicata.

Si dice che manca il personale per le attrezzature portuali, che possa effettuare i controlli e via dicendo; anche se ci fosse, però, dovrebbe pensare esclusivamente alle patenti. Abbiamo il caso di Venezia che è proprio patologico; se un armatore deve presentare il progetto di un natante e rimorchiatore a spinta, siccome non esiste un ufficio competente per stabilire le condizioni di navigabilità o meno, deve affidarsi ad una società pubblica o privata.

JERVOLINO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Scusi se la interrompo, senatore Lombardi. Noi siamo d'accordo sulle sue critiche; non vedo però come potrei accogliere il suo ordine del giorno e mettere alle mie dirette dipendenze questo servizio. In sostanza, io dovrei creare una nuova Direzione generale autonoma, il che non è facile per vari motivi ma, soprattutto, perchè allo stato attuale la navigazione interna non costituisce materia sufficiente da giustificare una Direzione o un Ispettorato a sè.

Come ho già detto stamane, niente esclude che il problema venga studiato se la navigazione interna avrà uno sviluppo migliore; allo stato attuale potrò cercare di riformare e migliorare l'organizzazione del servizio.

LOMBARDI. Sono disposto a sopprimere nel mio ordine del giorno le parole « quanto meno ». In questo caso, l'onorevole Ministro l'accetta?

JERVOLINO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Lo accetto come raccomandazione.

PRESIDENTE. È stato presentato dal senatore Adamoli un ordine del giorno nel quale si invita il Governo a nominare una Commissione mista di rappresentanti dei Ministeri e delle categorie interessati per la rapida elaborazione di uno schema di riforma della legge 20 giugno 1935, n. 1392, per l'adeguamento della disciplina giuridica delle aziende di trasporto merci alla mutata realtà economica e produttiva del Paese e che tenga conto, per la loro armonizzazione con esse, delle nuove legislazioni europee.

JERVOLINO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Richiamandomi a quanto ho già dichiarato nel mio intervento di stamane, accetto l'ordine del giorno come raccomandazione.

PRESIDENTE. È stato presentato dal senatore Florena un ordine del giorno nel quale, considerato che nessuna decisione si è ancora adottata per affrontare il problema dell'attraversamento dello Stretto di Messina, si ritiene indispensabile che si risolva il problema dell'attraversamento nominando la prevista Commissione speciale, costituita da persone idonee che, approfondendo gli studi ed i sondaggi, possa precisare:

1) se è possibile la realizzazione di un attraversamento;

2) quale tipo di attraversamento si può realizzare;

invita il Governo a voler provvedere i mezzi finanziari perchè, nominata la Commissione, questa abbia la possibilità di approfondire gli studi per risolvere il problema indicato entro il più breve tempo possibile.

JERVOLINO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Ho assicurato che mi interesserò senz'altro per la riconvocazione della Commissione, affinchè questa esprima il suo parere definitivo.

F L O R E N A . Mi scusi, onorevole Ministro, ma io mi riferisco alla nomina di una nuova Commissione, cioè, a quanto è stato esplicitamente dichiarato in sede di discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici. Si è detto, infatti, che una Commissione, emanazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, dopo due anni di lavoro concluse con la proposta della nomina di un'altra Commissione speciale di esperti che potesse affrontare e risolvere definitivamente il problema.

J E R V O L I N O , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Accetto l'ordine del giorno integralmente.

P R E S I D E N T E . Sono stati presentati dal senatore Giancane due ordini del giorno.

Nel primo si invita il Governo a dare attuazione completa e senza discriminazione di carriera all'articolo 85 del Codice della strada, che dispone che l'esame per ottenere la patente di guida ad uso privato per motoveicoli della categoria A (motoveicoli di peso a vuoto fino a 400 chilogrammi) sia sostenuto davanti a un tecnico dell'Ispettorato della motorizzazione civile. Dagli atti preparatori risulta che i tecnici dell'Ispettorato, contrapposti in detto articolo agli ingegneri, sono gli appartenenti al personale di vigilanza della carriera di concetto di cui alla tabella allegata alla legge 1° febbraio 1960, n. 26.

Nel secondo ordine del giorno, si invita il Governo a dare attuazione completa e senza discriminazione, all'articolo 137 del Codice della strada, laddove stabilisce che l'espletamento dei servizi di polizia stradale spetta «... ai funzionari dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile». Come risulta chiaro dal testo della legge, questo compito spetta a tutti i funzionari, uomini e donne.

J E R V O L I N O , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Il primo lo accetto senz'altro; il secondo, invece, non posso accettarlo per le ragioni che ho già esposte.

G I A N C A N E . La ringrazio, onorevole Ministro, per quanto concerne il primo or-

dine del giorno; mi permetto, però, di insistere ancora sul secondo, proprio per un principio di ordine costituzionale che contrasta, mi consenta di dirlo, con quanto ha affermato lei, perchè tutti sappiamo che esistono delle donne che si trovano al vertice della gerarchia dello Stato: come per esempio nel Ministero delle poste e telecomunicazioni, dove abbiamo l'ingegner Grillo, direttore generale dei servizi telefonici.

J E R V O L I N O , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Mi consenta l'interruzione: si tratta di due cose completamente diverse, perchè, altro è dirigere dal proprio ufficio, altro è, invece, pretendere che una donna espliciti il proprio lavoro sulla strada.

P R E S I D E N T E . L'ultimo ordine del giorno è quello presentato dal senatore Vidali. In esso, si impegna il Governo:

a) a potenziare e rendere adeguatamente funzionali le linee ferroviarie rispettivamente congiungenti Trieste con Venezia e con l'Austria, e, per Gorizia, con la Jugoslavia;

b) a completare l'autostrada Trieste-Venezia ed il suo collegamento con la rete autostradale europea;

c) a completare i lavori previsti ed indispensabili per l'aeroporto di Ronchi dei Legionari.

J E R V O L I N O , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Come ho già detto, la prima parte dell'ordine del giorno presentato dal senatore Vidali l'accetto come raccomandazione; la seconda parte non la posso accettare poichè non rientra nella mia competenza: segnalerò, comunque, la questione al Ministro dei lavori pubblici; la terza parte, invece, l'accetto incondizionatamente. Ho già comunicato che l'aeroporto di Ronchi dei Legionari, costruito a carico dello Stato, verrà ultimato entro qualche mese. Attendo il parere del Consiglio di Stato, al quale la legge fa obbligo di sottoporre lo schema di contratto, ma spero che i lavori possano essere ultimati entro il mese di luglio prossimo.

G E N C O . Desidero ringraziare l'onorevole Ministro per la sua completa esposi-

zione nella quale ha risposto alle osservazioni ed alle richieste di ognuno di noi. Personalmente, credo di non essere stato molto severo nei confronti dell'Amministrazione delle ferrovie, poichè, nelle mie relazioni sui due bilanci del Ministero dei trasporti dei quali ho avuto l'onore di essere relatore, ho dato atto dell'ingente sforzo che sta compiendo un'Azienda che ha un *deficit* ineliminabile. Desidero ribadire questo concetto dichiarando all'onorevole Ministro che tutto quello che abbiamo detto non suona assolutamente come sfiducia nè verso l'Amministrazione ferroviaria, nè, tanto meno, verso la sua opera. Egli, infatti, si sta adoperando perchè le ferrovie, vuoi dello Stato, vuoi concesse, siano un organismo sempre più efficiente al servizio del Paese.

Premesso questo, volevo far presente che il Ministro non ha fornito alcuna indicazione nei confronti della mia specifica richiesta riguardante l'aeroporto di Bari. Egli ha semplicemente dichiarato che il Governo si sta adoperando in modo che tutti gli aeroporti siano messi in condizione di far atterrare e decollare gli aerei a velocità supersonica. Attualmente, però, l'aeroporto di Bari ha una pista che permette semplicemente l'atterraggio degli aerei ad elica. Come è noto, si tratta, però, di un aeroporto militare in servizio civile e, quindi, non so di chi sia la competenza in materia. Comunque, l'onorevole Jervolino, che è anche Ministro dell'aviazione civile, potrà interessarsi della questione.

Vi è, poi, un altro punto sul quale vorrei insistere, e me ne dà lo spunto anche un'interrogazione presentata in Assemblea nella seduta di ieri dal senatore Mammucari, il quale ha chiesto che sia istituita al più presto l'assicurazione obbligatoria per tutti gli autoveicoli. Si tratta di un problema molto importante, dato l'enorme numero di incidenti che accadono ad automezzi che, il più delle volte, viaggiano scoperti di assicurazione.

Comunque, data la speculazione che vi è nel campo degli incidenti stradali, riterrei opportuno obbligare le compagnie di assicurazione, ogni volta che si verifica un incidente, a inviare una lettera con l'indicazione dell'incidente stesso all'Ispettorato della motorizzazione competente per territorio. In

tal modo, in ogni sede, oltre al foglio complementare relativo ad ogni automezzo, vi sarà un foglio nel quale saranno annotati gli incidenti verificatisi a carico dei vari automezzi. Pertanto quando l'Ispettorato si accorgerà che un determinato veicolo ha subito un gran numero di scontri, potrà ordinare il ritiro del libretto di circolazione.

J E R V O L I N O , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Ritengo senz'altro interessante la seconda richiesta. Per la prima, concernente l'assicurazione obbligatoria, devo prendere dei contatti con il Ministero dell'industria, nella cui prevalente competenza rientra la materia. Ricordo che quando ero Presidente della Commissione trasporti della Camera dei deputati, fui un grande sostenitore dell'obbligatorietà dell'assicurazione per tutti gli autoveicoli, ma incontrai una quantità di difficoltà poichè, in questo campo, purtroppo, vi è sempre la speculazione di determinate società. Prenderò, comunque, contatti col ministro Medici per cercare di risolvere il problema. Per quanto riguarda l'istituzione di questa specie di anagrafe degli investimenti, come ho già detto, prendo in attenta considerazione la richiesta del senatore Genco e assicuro che farò subito studiare la proposta dall'Ispettorato della motorizzazione.

D E R I U , *relatore*. Vorrei congratularmi con l'onorevole Ministro per la sua esposizione e per le assicurazioni che ha fornito, specie in ordine a determinati problemi specifici, come quelli riguardanti la Sardegna. Tra parentesi, comunque, vorrei far presente al Ministro che la Sardegna è Italia e che quindi non si comprende la ragione per la quale, dal momento che le Ferrovie dello Stato finanziano ovunque in proprio la costruzione delle navi traghetto, in Sardegna si pretenda che sia la Regione sarda a fare tale finanziamento.

J E R V O L I N O , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. La legge, in effetti, ha previsto il finanziamento da parte della Cassa per il Mezzogiorno. Senonchè, questa non ha potuto disporre della maggiore somma

occorsa di lire 1 miliardo e mezzo (nei confronti dei 3 stanziati) per mancanza di fondi e contemporanea scadenza del termine di attività della Cassa medesima. E poichè neppure le Ferrovie avevano la disponibilità occorrente, la Regione si era offerta di anticipare la somma, cosa che poi, peraltro, non le è riuscita possibile per motivi di ordine giuridico.

D E R I U , *relatore*. Io ho avuto l'onore di essere per cinque anni Assessore alla Rinascita della Regione e quindi conosco bene il problema.

La Regione sarda, dando prova di buona volontà, ha offerto un contributo spontaneamente: non si può, però, pretendere che lo faccia anche in seguito, tanto più che nel piano quinquennale di 800 miliardi sono previste alcune centinaia di miliardi per la costruzione di navi-traghetto. Ecco perchè, ricordando che la Sardegna fa parte integrante dell'Italia, vorrei che di questi miliardi potesse beneficiare anche tale Regione.

Comunque, volevo soltanto dichiarare, data la nota di accoramento con la quale il Ministro ha concluso la sua esposizione avendo rilevato nei vari interventi, e quindi anche nel mio, un apprezzamento non positivo per l'attività delle Ferrovie dello Stato, che sono

stato, evidentemente involuto nell'espore il mio pensiero, poichè non intendevo fare alcuna critica all'Amministrazione. La critica investe aspetti, certamente da lei condivisi, riguardanti la situazione obiettiva non facilmente modificabile e superabile e non certo la diligenza del Ministro che è indiscutibile o la capacità e la dedizione di chi opera in seno alle Ferrovie. Volevo fare questa dichiarazione perchè non restasse l'impressione che nella mia relazione fosse contenuta una critica distruttiva. Infatti, il fatto che io proponga l'unificazione di tutto il sistema ferroviario è già un atto concreto di apprezzamento per l'attività che svolge il Ministro e per l'Azienda ferroviaria.

P R E S I D E N T E . Se non vi sono osservazioni, viene dato mandato al senatore Deriu per la redazione del parere, favorevole allo stato di previsione in esame, da trasmettere alla Commissione finanze e tesoro.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle ore 18,35.

Dott. MARIO CARONI

Direttore gen dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari