SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

138ª SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

MERCOLEDÌ 10 GIUGNO 1959

(Antimeridiana)

Presidenza del Vice Presidente SCOCCIMARRO

INDICE

Congedi . . . . . *Pag.* 6503

Disegni di legge:

Annunzio di presentazione 6503

Presentazione 6510

Trasmissione 6503

« Assunzione a carico dello Stato delle spese per i funerali del senatore Pietro Canonica » **(558)** (*Procedura urgentissima*) (Approvazione):

ANGELINI, *Ministro dei trasporti* 6504

BERTONE 6503

« Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960 » **(389)** (Seguito della discussione):

BARBARO . . . . . *Pag.* 6521

CARELLI 6510

CERULLI IRELLI 6504

DI PRISCO 6520

GENCO 6524, 6527

JANNUZZI 6504

MARIOTTI 6518

SCOTTI 6512

Interpellanze:

Per lo svolgimento:

ANGELINI, *Ministro dei trasporti* 6527

VALENZI 6527

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1100)

Presidenza del Vice Presidente SCOCCIMARRO

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 11*).

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

CEMMI, *Segretario, dà lettura del processo verbale.*

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale si intende approvato.

Congedi

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori Cingolani per giorni 4, Gava per giorni 3, Mott per giorni 10 e Santero per giorni 3.

Non essendovi osservazioni, questi congedi si intendono concessi.

Annunzio di disegni di legge trasmessi dalla Camera dei deputati

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso i seguenti disegni di legge:

« Stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960 » (561);

« Stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960 » (562).

Questi disegni di legge saranno stampati, distribuiti ed assegnati alle Commissioni competenti.

Annunzio di presentazione di disegni di legge

PRESIDENTE. Comunico che sono stati presentati i seguenti disegni di legge d'iniziativa:

dei senatori Pelizzo, Lorenzi e Ponti:

« Istituzione di un Centro internazionale di informazione del diritto comune » (559);

del senatore Massimo Lancellotti:

« Modifiche alle norme relative alla protezione della selvaggina ed all'esercizio della caccia di cui al testo unico approvato con regio decreto 5 giugno 1939, n. 1016, e successive modificazioni » (560).

Questi disegni di legge saranno stampati, distribuiti ed assegnati alle Commissioni competenti.

Approvazione del disegno di legge: « Assunzione a carico dello Stato delle spese per i funerali del senatore Pietro Canonica » (558) (*Procedura urgentissima*)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Assunzione a carico dello Stato delle spese per i funerali del senatore Pietro Canonica ».

Invito il Presidente della Commissione finanze e tesoro, senatore Bertone, a riferire oralmente.

BERTONE. La Commissione finanze e tesoro esprime senza riserve parere favorevole su questo disegno di legge.

Il compianto senatore Canonica ha onorato l'arte, ha onorato il Senato, ha onorato la Patria, per cui credo che questo tributo di omaggio alla sua memoria debba essere approvato unanimemente, e lo sarà certo, da tutto il Senato. (*Generali applausi*).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Poichè nessuno domanda di parlare, la dichiaro chiusa.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro dei trasporti.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti.* Il Governo è favorevole.

PRESIDENTE. Passiamo ora alla discussione degli articoli. Se ne dia lettura.

CEMMI, *Segretario*:

Art. 1.

Sono assunte a carico dello Stato le spese per i funerali del senatore Pietro Canonica.

(*È approvato*).

Art. 2.

Alla spesa occorrente sarà provveduto mediante riduzione del fondo di riserva per le spese impreviste, iscritto al capitolo n. 492 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1958-59.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere con propri decreti alle necessarie variazioni di bilancio.

(*È approvato*).

PRESIDENTE. Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Seguito della discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960 » (389)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960 ».

JANNUZZI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

JANNUZZI. Signor Presidente, mi ero proposto di presentare un ordine del giorno questa mattina. Ora vedo che siamo arrivati alla chiusura della discussione generale. Virtualmente, però, è ancora aperta perchè vi sono degli oratori che debbono ancora parlare. Io la pregherei, con un'interpretazione benevola della disposizione regolamentare per la quale gli ordini del giorno non si possono presentare dopo la chiusura della discussione generale, di accogliere il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Sì, senatore Jannuzzi, la Presidenza è d'accordo di accogliere l'ordine del giorno.

È iscritto a parlare il senatore Cerulli Irelli. Ne ha facoltà.

CERULLI IRELLI. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, sarò assai breve nel mio intervento, circoscritto del resto ad un solo argomento. Non posso tuttavia nascondere un certo imbarazzo nel prendere la parola sul bilancio del Ministero dei trasporti, a causa della mia temerarietà ad addentrarmi in una discussione di economia ferroviaria nella quale — devo confessarlo sinceramente — non ho nessuna preparazione nè competenza; e ciò soprattutto dopo le bellissime disamine fatte ieri da numerosi nostri colleghi. Spero però — ed è questo proprio a rincuorarmi — nella benevolenza dell'onorevole Ministro; benevolenza di cui ieri abbiamo avuto una riprova da parte di tutti gli oratori, che erano di opposizione, ma che nei loro brillanti interventi hanno usato verso l'onorevole Ministro un linguaggio che non avevo sentito francamente mai usare verso rappresentanti del Governo da parte di uomini dell'opposizione. Mi rincuora quindi la benevolenza dell'onorevole Ministro e m'incoraggia anche vedere il mio settore quasi completamente vuoto, per cui non sarò certo esposto alle critiche benevole della mia parte.

Abborderò l'argomento ricordando un singolare precedente parlamentare il quale servirà anche a provare che non tutti i mali, almeno quelli ferroviari, cominciano da oggi.

Negli atti parlamentari del 1881 ho trovato un'interrogazione rivolta al Governo di quell'epoca per conoscere per quale motivo, essendo già da più anni ormai ultimata la ferrovia Teramo-Giulianova, questa ferrovia non fosse ancora aperta al traffico ferroviario. E l'onorevole interrogante, che portava il mio stesso nome e cognome (era mio nonno), si domandava: ma valeva la pena di spendere tanti soldi per costruire una ferrovia e poi non farci camminare i treni? La risposta che ricevette dal Governo era quanto mai complessa e mi sembra, oggi, a rileggerla, poco chiara. Vi si parlava di difficoltà per la concessione alle società private — perchè allora le ferrovie erano private — e di vari altri inconvenienti. La verità però, come mi pare di aver potuto assodare, era differente. Il Ministro che aveva concepito e fatto eseguire quella ferrovia era l'onorevole De Vincentiis, originario della provincia di Teramo. Fu anzi l'ultimo rappresentante che la provincia di Teramo ebbe al Governo. Egli aveva concepito il tronco ferroviario Giulianova-Teramo come l'inizio dell'allacciamento della ferrovia adriatica con Roma attraverso Teramo e L'Aquila. Quando egli si ritirò dal Governo, proprio perchè combattuto dai concittadini, il progetto da lui caldeggiato si era fermato al primo tronco. Il suo successore cambiò programma: ritenne più opportuno, seguendo altri criteri e forse altri interessi elettorali, di creare la ferrovia più a Sud e di allacciare l'Adriatico a Roma non attraverso Teramo e L'Aquila, ma attraverso Chieti e Sulmona.

Restò quindi il solo primo tratto: la Giulianova-Teramo, sulla quale evidentemente si pensava che fosse inutile far correre i treni! Si ebbe una singolarissima situazione, che si vorrebbe riprodurre di nuovo oggi: esisteva la ferrovia, era costata fior di quattrini al bilancio dello Stato, ma i treni non ci camminavano ed il pubblico doveva servirsi ancora delle diligenze a cavalli.

Ho voluto ricordare questo precedente, come ho detto, per provare che non tutti i mali cominciano da oggi e che purtroppo forse il tronco ferroviario Teramo-Giulianova è nato sotto cattiva stella. Oggi ci ritroviamo in una situazione altrettanto critica. La ferrovia, in realtà, dopo i primi intoppi iniziali, ebbe modo di svolgere il suo servizio per un lungo periodo di tempo, con soddisfazione del pubblico e credo anche dell'Erario, perchè non si sentiva tanto parlare di crisi o di *deficit*. Il momento critico è ricominciato nel 1930, quando dal Ministero delle ferrovie fu creato l'Istituto nazionale dei trasporti che, mi pare, iniziò la sua attività proprio nella provincia di Teramo, a fianco e a spese della ferrovia.

Che cosa avvenne? L'Istituto nazionale dei trasporti istituì una serie di servizi automobilistici. Contemporaneamente si soppressero alcune corse di treni. Si sostenne che bisognava invitare ed educare il pubblico a servirsi anche dei mezzi stradali. La ferrovia aveva trasportato fino al 1930 una media di circa 170 mila viaggiatori l'anno. Da quel momento il numero dei viaggiatori trasportati dalla ferrovia cominciò a diminuire. Parallelamente si determinò un incremento dei servizi automobilistici. Era chiaro: si sopprimeva il treno, il pubblico non poteva più servirsene, doveva usare per forza il parallelo servizio automobilistico. La situazione andò aggravandosi, mi pare, fin verso il 1934, quando — secondo lo stile del regime che allora aveva il potere in Italia e che si definiva forte — si procedette senz'altro alla soppressione del servizio ferroviario. Debbo peraltro riconoscere, ad onor del vero, che il malumore collettivo fu tale e tanto che, nonostante la forza del regime, dopo poco tempo si dovette ripristinare il soppresso servizio ferroviario, sia pure in maniera un po' ridotta. Esso seguitò a funzionare fino al 1943-44, quando gli eventi bellici distrussero in gran parte il tronco ferroviario, facendo crollare anche varie opere di alta ingegneria che sostenevano la linea: in breve, non si potè più parlare di servizio ferroviario.

Se l'Istituto nazionale dei trasporti aveva fra le sue mansioni quella di educare il pubblico a non servirsi delle ferrovie, certo in questa circostanza la sua opera era stata benefica!

Senonchè, con encomiabile zelo, l'Amministrazione delle ferrovie provvide alla ricostruzione di tutto il tronco ferroviario negli anni 1945-47 ed i treni ripresero a percorrere il tronco. Non so quale sia stata la spesa della ricostruzione. Essa fu certamente notevolissima, da calcolarsi a centinaia di milioni, perchè il tronco, per quanto breve, con tutte le opere sussidiarie e complementari indispensabili, non sarà stato certamente ripristinato senza un enorme esborso di pubblico denaro.

Ricostruita la ferrovia, e ripristinatala nella sua efficienza, fu ripreso, sia pure su scala più ridotta, il servizio ferroviario, lasciando di preferenza in esercizio le automotrici. Ma, ciò che è incredibile, subito si sentì riparlare di soppressione del servizio ferroviario! Tanto che io dovetti incominciare ad occuparmi proprio nel 1948 del mantenimento di questo tronco ferroviario! Non riuscivo a capire perchè si fosse ricostruita la ferrovia che gli eventi bellici avevano distrutta, se era nei piani dell'Amministrazione ferroviaria di sopprimerla. Non si poteva sperare occasione più bella per farla veramente finita.

Era in quel torno di tempo Ministro dei lavori pubblici l'onorevole Romita (e qui farò tra poco una piccola parentesi, approfittando della presenza in Aula dell'onorevole Ministro dei lavori pubblici) che venne a Teramo ed in un suo non dimenticato discorso, tenuto in piazza, annunciò non soltanto che la ferrovia ricostruita sarebbe stata riaperta al traffico, ma che era sua intenzione di riprendere anche il vecchio programma che ho ricordato all'inizio, di portare cioè la ferrovia fino a L'Aquila per poi allacciarla alla linea di Roma. Non sto a dire quale entusiasmo simili promesse suscitarono tra la popolazione della provincia di Teramo; promesse di cui io purtroppo ho pagato personalmente le spese. Infatti l'onorevole Romita, quando andai a ricordargli le sue applaudite parole pronunciate a Teramo, non se le ricordava più, non era al corrente del progetto ferroviario: in sostanza mi lasciava con le pive nel sacco!

Ho detto che volevo fare una piccola incidentale deviazione, data la presenza del Ministro dei lavori pubblici, per ricordare un fatto curioso. Nella chiara relazione dettata nel 1950 da un nostro illustre collega sul bilancio dei Lavori pubblici si faceva rilevare che esisteva presso il Ministero dei lavori pubblici una Direzione denominata « Direzione delle nuove costruzioni ferroviarie », che comprendeva numerosissimo personale, circa 500 funzionari, di cui una diecina di grado superiore al quarto, e che comportava una spesa...

C O R B E L L I N I . Eguale al quarto. C'era il Direttore generale delle costruzioni, ma poi c'era anche la motorizzazione...

C E R U L L I I R E L L I . Non entro in particolari tecnici perchè purtroppo, come ho detto all'inizio, non ho speciali competenze in questo settore. Comunque nella relazione si rilevava che esisteva questa grande Direzione con un'enorme quantità di personale, che costava naturalmente allo Stato centinaia di milioni all'anno, ma che, purtroppo, dal 1932 essa non svolgeva più nessuna attività, visto che in Italia da quell'anno non si erano più progettate nè costruite nuove strade ferroviarie, e che per il mantenimento di quelle esistenti provvedeva uno speciale servizio presso l'Amministrazione ferroviaria.

Questa la premessa. L'anno successivo nella relazione sul Bilancio dei lavori pubblici presentata dal Governo — e Ministro in quell'anno era di nuovo l'onorevole Romita — era stato inserito un seducente capitolo, e mi dispiace di non averlo qui per darne una rapida lettura (del resto ricordo che l'onorevole Zoli, quando ci presiedeva, ripeteva sempre che non bisognava leggere in aula documenti acquisiti agli atti parlamentari, perchè il Senato dovrebbe conoscere tutto ciò che esiste nella sua raccolta di atti) nel quale si dimostrava invece la necessità di potenziare maggiormente, di ingrandire ancora la Direzione delle nuove costruzioni ferroviarie, dato il largo programma di sviluppo ferroviario che si poteva prevedere, per cui era necessario mantenere in forza tutto il personale, tutto il servizio ed anzi accrescerlo. Ai lavo-

ri pubblici ci si era evidentemente spaventati delle osservazioni fatte l'anno prima. Comunque presi subito pretesto dal seducente capitolo per intervenire nel dibattito, e presentare un ordine del giorno con il quale, considerato che gli intendimenti governativi erano di riprendere lo sviluppo ferroviario, ricordavo all'onorevole Romita il discorso di Teramo, le sue promesse, il suo progetto di prolungare la ferrovia Giulianova-Teramo fino a L'Aquila e a Roma. Il Ministro accettò ben volentieri il mio ordine del giorno, mi dette una bellissima risposta: io la feci pubblicare e la distribuii agli elettori ed amici del mio collegio, ma le cose restarano perfettamente come prima.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Senatore Cerulli Irelli, mi permetta un'interruzione che ci porta all'età contemporanea. Mi permetto di precisarle, riservandomi di essere più preciso in sede di discussione del bilancio dei Lavori pubblici, che l'attuale Direzione generale delle nuove costruzioni ferroviarie e della viabilità è sensibilmente ridotta rispetto a quella che era una volta; ha un solo quadro organico ed ha attualmente 35 miliardi di lavori ferroviari.

C E R U L L I I R E L L I . Io facevo un riferimento storico, signor Ministro, e lo facevo *ad personam.* Comunque sia, spero che nei 35 miliardi sia inclusa anche questa ferrovia per cui parlo la quale, ripeto, era nata certamente sotto una cattiva stella! Oggi la situazione è la seguente: negli intendimenti del Governo c'è il progetto di sopprimerla e di sostituirla con un servizio automobilistico, servizio che, come ho detto, fu iniziato nel 1930, e di anno in anno viene sempre più incrementato, naturalmente a scapito ulteriore dell'esercizio ferroviario.

Per quale motivo è negli intendimenti del Governo di chiudere al traffico questo piccolo tronco ferroviario? Perchè è passivo, e perchè ogni anno costerebbe allo Stato circa 100 milioni? Bisogna allora esaminare il perchè di questo passivo.

Qual'è la politica fatta dall'I.N.T.? Qui purtroppo debbo addentrarmi, sia pure per un solo momento, in una questione abbastanza delicata, ma debbo farlo perchè i giornali quasi quotidianamente la tirano fuori. Vorrei che, prendendo occasione da questo mio modesto intervento, l'onorevole Ministro dei trasporti troncasse una volta per sempre queste dicerie, con una parola chiara, perchè forse tutto quello che si pubblica sui giornali non è vero, ma tuttavia, poichè quasi quotidianamente il fatto viene ripetuto, da autorevoli organi di stampa, il pubblico finisce per crederci.

Ho qui uno degli ultimi numeri de « Il Tempo » nel quale si tira ancora fuori l'argomento e in maniera un po' imbrogliata, per quanto il senso ne sia chiaro. C'è stata una polemica tra gli enti locali cittadini ed il compartimento delle Ferrovie di Ancona. Scrive un cittadino: «L'Istituto nazionale trasporti ha interesse a sopprimere la ferrovia perchè ha un utile personale a dirottare i viaggiatori dal traffico ferroviario a quello automobilistico. È vero che l'I.N.T. fa parte dell'Amministrazione ferroviaria, ma i funzionari preposti alla sua direzione hanno un particolare interesse personale a vedere incrementato il traffico automobilistico e per conseguenza diminuito quello ferroviario ». Non so quale possa essere questo particolare interesse, ma l'inesorabile cittadino ce lo spiega: « hanno due stipendi, uno come funzionari delle Ferrovie e un altro come membri del Consiglio di amministrazione dell'I.N.T. Se l'I.N.T. non esistesse avrebbero solo lo stipendio di funzionari delle Ferrovie, mentre, se l'.I.N.T. esiste ed è attivo, hanno anche uno stipendio come membri del Consiglio di amministrazione e in più delle cointeressenze; a loro non interessa se la ferrovia è passiva perchè lo stipendio delle Ferrovie lo hanno ugualmente in ogni caso ».

Mi pare che questo non possa essere vero. Ma poichè è cosa che si ripete da anni, che si stampa sui giornali, che si dice nelle riunioni di partito, anche di maggioranza, allora, per troncare questa diceria, mi rivolgo all'onorevole Ministro affinchè, nella sua risposta, metta chiaramente i punti sulle *i* e dica come stanno le cose.

Comunque sia, sta il fatto che l'I.N.T. fa concorrenza alla ferrovia, ottenendone un largo attivo di gestione. Premetto che l'I.N.T. opera solo o quasi nelle Provincie di Teramo

e di Ascoli Piceno; nelle altre Provincie è quasi inoperante. È un Istituto che vive specialmente e parassitariamente a carico dei due tronchi ferroviari secondari Teramo-Giulianova e San Benedetto del Tronto-Ascoli Piceno. I servizi ferroviari sulla Teramo-Giulianova si riducono oggi a cinque coppie di corse nei due sensi, cioè a dieci treni, o meglio automotrici. Le corse automobilistiche sono 24. Il pubblico non può servirsi del treno che non c'è ed è costretto ad usufruire di ciò che trova: l'autobus. Ma dico subito che non è contento affatto, si lamenta ed esige nuovamente il treno, in servizio regolare.

Naturalmente il servizio ferroviario dovrebbe essere un po' più decente. Su questo tronco fanno servizio le automotrici più vecchie che immaginar si possa, di limitatissima portata di posti, per cui i viaggiatori vi si debbono stipare. Inoltre le corse, prevedendo fermate a tutte le possibili località, impiegano circa due volte il tempo che è invece necessario alle corriere.

Chi usufruisce della ferrovia dimostra veramente un certo eroismo!

Desidero ricordare poi un fatto umiliante. Quando esistevano ancora le tre classi, mi ricordo che partivo da Roma viaggiando in uno scompartimento di prima e arrivavo così fino a Pescara; a Pescara la carrozza di prima scompariva e dovevo prendere posto in seconda. A Giulianova scompariva anche la seconda classe e per arrivare a Teramo bisognava usufruire esclusivamente della terza. Il fatto avviene certo anche oggi, seppure ristretto ad un solo passaggio di classe.

Io ho il viaggio gratuito e non ho quindi niente da ridire, ma i viaggiatori che, come osservai, avevano regolarmente pagato il biglietto di prima classe da Roma a Teramo senza essere avvisati che alcuni tratti del percorso li avrebbero dovuti invece fare in terza, si lamentavano troppo giustamente.

Ho ricordato questo episodio solo per dimostrare come non sempre si incoraggi il pubblico ad usufruire delle Ferrovie dello Stato. Ma non voglio ulteriormente insistere sull'argomento.

L'I.N.T. cerca dunque di sottrarre il traffico passeggeri alla ferrovia ed abbiamo visto per quale motivo. La stampa si è rivolta al compartimento di Ancona e ne ha ricevuto una risposta molto sibillina. Secondo il capo del compartimento di Ancona, l'I.N.T. « è stato creato per affiancare l'azione delle Ferrovie dello Stato in difesa del traffico e facilitare le Ferrovie dello Stato nell'impiego della tecnica automobilistica; è stato creato, per gli scopi anzidetti, come organo di diritto privato, non soggetto quindi ai più pesanti sistemi burocratici degli organi statali ». È questa ultima parte della risposta che ha forse impressionato sfavorevolmente la pubblica opinione, tanto che la stampa continua ad insistere quotidianamente sul problema. Si scrive: « Continua la polemica sulla ferrovia per Giulianova »; « la Teramo-Giulianova non è una linea passiva », e qui si dimostra con dati di fatto come non possa dirsi che la ferrovia sia passiva soltanto perchè gli incassi sono inferiori alle uscite relativamente al percorso Giulianova-Teramo, in quanto chi parte da Teramo non si ferma sempre a Giulianova, ma si dirige in tante altre stazioni e località, per cui andrebbe fatto un calcolo globale.

Ed ancora: « Sempre sul vecchio problema della ferrovia per Giulianova ». Che sia vecchio l'ho già dimostrato ricordando che nel 1881 esisteva come adesso lo stesso grave problema. Afferma « Il Messaggero »: « Su questa ferrovia si viaggia come sui carri bestiame », eccetera.

Da ultimo, la legge del 29 novembre 1957, n. 1155, come è noto, ha stabilito che le Ferrovie hanno diritto ad un rimborso per il mantenimento di tutti i tronchi definiti « secchi », cioè passivi, se per motivi sociali, economici o militari è necessario il loro mantenimento. E subito naturalmente si è voluta includere tra questi tronchi « secchi » la ferrovia Teramo-Giulianova.

Alcuni enti locali — Camera di commercio e Comune del capoluogo — si sono coalizzati per difendere la ferrovia ed hanno inviato loro rappresentanti al compartimento di Ancona, competente per questo settore di politica ferroviaria, depositando un'abbondante documentazione con la quale si dimostra che la ferrovia non è strutturalmente passiva e che tale appare soltanto in quanto non esi-

stono corse di treni sufficienti e decenti, per cui il pubblico non ne può usufruire. Il pubblico si servirebbe volentieri della linea ferroviaria e vuole anzi che si ripristinino le corse soppresse. Specialmente se si apportassero le migliorie indicate, la ferrovia diventerebbe straordinariamente attiva: si calcola infatti che circa un milione di viaggiatori all'anno potrebbero fruire del servizio ferroviario.

Se l'onorevole Ministro me lo consente, nel chiudere il mio intervento vorrei leggere alcuni dei punti principali della documentazione presentata.

Ecco quanto dicono le autorità locali della Provincia di Teramo: « Non si ritiene applicabile per la linea ferroviaria Teramo-Giulianova l'articolo 3 della legge 29 novembre 1957, n. 1155, in quanto i disavanzi di gestione nella misura indicata derivano in gran parte dall'inadeguatezza del servizio alle esigenze del traffico, in modo da favorire il servizio automobilistico concorrente, più che integrativo, gestito dall'Istituto nazionale dei trasporti di proprietà dell'Amministrazione ferroviaria la quale è dunque compensata largamente dai forti utili che per mezzo di esso consegue ».

Insomma, per fare un vero bilancio, la ferrovia deve mettere all'attivo non soltanto gli incassi dei treni ma anche quelli delle corse automobilistiche, perchè, se rimpiazza alcune corse ferroviarie con altrettante corse automobilistiche, è logico che nel totale deve far pesare gli introiti dell'uno e dell'altro servizio.

I documenti proseguono: « La linea Teramo-Giulianova è suscettibile di sviluppo economico ove si apportino gli indispensabili miglioramenti agli impianti di esercizio. Il tronco ferroviario Teramo-Giulianova serve un territorio in forte incremento demografico, produttivo e commerciale, e risponde alle esigenze di ordine economico e sociale del capoluogo di provincia e di altri centri importanti ».

« Il servizio ferroviario è usato da operai, studenti, impiegati che nelle ore di maggior traffico si stipano negli inadeguati mezzi a disposizione ».

« La linea ferroviaria Teramo-Giulianova si trova in una zona depressa che manifesta indubbi segni di ripresa e di vitalità per gli interventi concessi e per quelli programmati dalla Cassa del Mezzogiorno. Nella zona l'intensificazione agricola si va sviluppando con aumento della produzione destinata all'esportazione, e purtroppo molte esportazioni si possono fare solo per via ferroviaria. L'unica strada nella valle che congiunge il mare alla città di Teramo è inadeguata allo svolgimento del traffico attuale, ma specialmente di quello dell'immediato avvenire. La soppressione della linea ferroviaria provocherebbe una serie di gravi inconvenienti in vari settori della vita sociale per le esigenze, anche di carattere militare, cui essa risponde. Teramo, infatti, è sede di distretto militare. Inoltre vi sono esigenze assistenziali ed ospedaliere, altre nel campo dell'istruzione, dei servizi amministrativi, del lavoro e via dicendo ». « Il mantenimento del tronco del servizio ferroviario deve esere accompagnato da provvedimenti per un suo miglioramento anche mediante la possibile e non eccessivamente costosa elettrificazione». Si tratta di un tronco di 25 chilometri soltanto. « È necessario l'adeguamento dello stesso alle esigenze del traffico attuale e specialmente futuro, non solo nell'interesse della vita teramana ma anche in quello dell'azienda ferroviaria e in quello superiore dell'economia nazionale ».

Io non presento in proposito ordini del giorno perchè, da quando ho l'onore di sedere su questi banchi, per questo argomento ne ho presentati anche troppi. Come ho detto, conosco la benevolenza dell'onorevole Angelini e devo confessare che è solo per il suo alto senso di equilibrio e per la comprensione che ha saputo dimostrare nei riguardi della Provincia di Teramo, se la ferrovia esiste ancora; senza il suo personale intervento — lo potrei provare documenti alla mano — la ferrovia sarebbe stata già soppressa. Gli rivolgo quindi ancora una volta un appello, non a nome mio nè a nome dei miei elettori ma da parte di tutti i cittadini della Provincia di Teramo appartenenti a qualsiasi partito o classe sociale, affinchè la ferrovia, giudicata elemento indispensabile per il respiro e lo sviluppo della vita econo-

mica e sociale della Provincia, non sia soppressa, ma sia mantenuta e migliorata. (*Applausi dal centro*).

Presentazione di disegno di legge

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Ho l'onore di presentare al Senato i seguenti disegni di legge:

« Norme integrative della legge 27 dicembre 1953, n. 959, sulle acque e sugli impianti elettrici delle zone montane » (564);

« Indennità ai componenti dei Tribunali delle acque pubbliche » (563).

P R E S I D E N T E . Do atto all'onorevole Ministro dei lavori pubblici della presentazione dei predetti disegni di legge, che saranno stampati, distribuiti ed assegnati alla Commissione competente.

Ripresa della discussione

P R E S I D E N T E . Riprendiamo la discussione sul bilancio del Ministero dei trasporti. È iscritto a parlare il senatore Carelli. Ne ha facoltà.

C A R E L L I . Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, mi sia consentito associarmi alle parole di elogio pronunciate dall'onorevole Cerulli Irelli per il lavoro fattivo, per l'intervento deciso dell'onorevole Ministro inteso a difendere gli interessi nazionali attraverso la razionale sistemazione della rete ferroviaria. Il suo ultimo intervento ha favorito particolarmente la regione marchigiana e quella abruzzese. L'elettrificazione dell'Ancona-Pescara è un fatto compiuto e a nome dei marchigiani e — me lo permetta il collega Cerulli Irelli — degli abruzzesi rivolgo il ringraziamento più sentito all'onorevole ministro Angelini per questa encomiabile fatica.

Vorrei però dire all'onorevole Ministro che il lavoro va completato, che bisogna effettuare il raddoppio della linea, che è fra le principali d'Italia. È una richiesta basata su ovvie ragioni di necessità e di opportunità; spero che l'onorevole Ministro voglia prenderla in benevola considerazione.

E riferendomi poi a quanto ha detto l'amico Cerulli Irelli, specialmente per quanto si riferisce ai famosi « rami secchi », di cui ormai si parla con preoccupante frequenza, e alla pregevole, completa, sintetica relazione dell'onorevole De Unterrichter, non posso asserire di concordare con l'onorevole relatore nella parte da me accennata, e spero che egli non se ne dorrà.

Il relatore inoltre proprio su detto argomento scende in polemica con parlamentari e amministratori che difendono con decisione necessità locali e l'utilità del servizio ferroviario. Sono 4.669 i chilometri totalizzati da tutti i cosiddetti rami secchi, contro uno sviluppo di 17.000 chilometri delle Ferrovie dello Stato. Grosso modo i predetti rami rappresentano il 25 per cento della rete nazionale. Ma i vari Compartimenti presentano una percentuale di incidenza diversa sul totale chilometrico da smantellare (chilometri 4.969). Così il Compartimento di Torino presenta il 13 per cento, Milano il 2 per cento, Verona il 4 per cento, Venezia l'11 per cento, Trieste il 3 per cento, Bologna il 2 per cento, Firenze l'8 per cento. Ancona il 9 per cento, Roma il 9 per cento, Napoli il 10 per cento, Bari l'8 per cento, Reggio Calabria il 2 per cento, Palermo il 18 per cento.

Non basta però, onorevole De Unterrichter, aver elencato così diligentemente le percentuali dei rami secchi distribuite fra i vari Compartimenti; bisogna anche rapportarli alla consistenza generale delle linee esistenti nei Compartimenti stessi. Rileviamo infatti che il Compartimento di Torino, che ha il 13 per cento del complesso nazionale di rami secchi, gode di una rete ferroviaria molto sviluppata. Al contrario, per il Compartimento di Ancona, che è quello che maggiormente interessa il mio breve intervento e che ha il 9 per cento di rami secchi, la percentuale di incidenza è elevatissima. Si può affermare infatti che sull'intero svilup-

po proprio del Compartimento di Ancona la incidenza delle linee a scarso traffico supera il 60 per cento.

Secondo il relatore l'unico ramo verde delle Marche è rappresentato dalla litoranea adriatica. Come conseguenza logica tutto il sistema ferroviario marchigiano-abruzzese dovrebbe essere eliminato, con grave danno economico, sociale e, mi si passi la considerazione, politico. Non possiamo dimenticare che siamo uomini politici, e che il lato politico della questione non va sottaciuto.

Il concetto « servizio » non può assolutamente identificarsi con il principio di tornaconto finanziario che racchiude un concetto agonistico assolutamente in contrasto con gli indirizzi presenti di economia sociale.

Vorrei domandare all'onorevole relatore cosa intende per coefficiente: se si riferisce al coefficiente di puro esercizio, cioè al netto delle spese per il servizio del patrimonio, oppure al coefficiente normale, rapporto tra le spese del traffico (comprese cioè anche quelle per il servizio del patrimonio) e il corrispondente introito del traffico. Nei pubblici esercizi si tiene conto del coefficiente di puro esercizio che viene invece determinato con il valore di 50 (spesa) che non tiene conto, come prima accennato, del servizio del patrimonio oggi ammortizzato o di quello costituito con contributi della collettività. Considerando che tale servizio del patrimonio sia valutato con s deve risultare

$$E_0 = \frac{S - s}{I} \leq 1$$

dove:

E_0 = coefficiente di puro esercizio;
S = spese del traffico;
s = spese per il servizio del patrimonio.

L'Amministrazione dei trasporti ritiene considerare il valore sociale nei limiti del coefficiente di esercizio normale non superiore a 3.

A mio parere tale criterio non risponde al principio della necessità del particolare servizio, che non può essere contenuto in limiti numerici di ordine interno e non nei riflessi in benefici indiretti. Sembrano, pertanto, a chi parla, alquanto dure le espressioni usate dal relatore nei riguardi di parlamentari e amministratori che hanno difeso e difendono interessi locali alla luce, però, del su espresso principio.

L'onorevole relatore è favorevole all'eliminazione dei « rami secchi » e si rivolge alla comprensione degli uomini politici.

« Devesi chiedere a questi uomini politici — così l'onorevole relatore — che, prima di assumere la difesa, e magari organizzarla — e noi abbiamo organizzato la difesa, onorevole Cerulli Irelli, ma a ragion veduta, perchè consapevoli delle esigenze delle nostre Regioni — di qualcuno di questi rami secchi o presunti tali, ascoltino il parere di qualche tecnico preparato ed onesto — noi accettiamo il consiglio dei tecnici, perchè abbiamo in essi fiducia; ma i tecnici non sono uomini politici, conoscono senza dubbio i vari problemi economici, meno quelli sociali — e sarà bene ricordare che, continua l'onorevole relatore, quando i pubblici amministratori, per impreparazione o per calcolo — impreparazione o calcolo nei pubblici amministratori io non li so vedere — trascurano la realtà economica e tecnica, oltre a macchiarsi di grave colpa nei confronti del Paese, fanno anche un pessimo affare politico ». Io vorrei chiedere all'onorevole De Unterrichter quale sia il pessimo affare politico che noi facciamo, consapevolmente difendendo gli interessi della nostra Regione e così difendendo gli interessi dell'economia nazionale.

Potrei continuare: ci sono altre affermazioni molto dure. Dico francamente che mi è dispiaciuto rilevare in questa organica relazione, sintetica ma completa, affermazioni di ordine puramente soggettivo. Evidentemente è il suo modo di vedere, onorevole De Unterrichter, ma non è il nostro; sarà forse il pensiero di qualche tecnico, ma non è quello degli uomini politici.

È vero, i tecnici si richiamano al coefficiente di esercizio. Ripeto che bisogna tener conto di tutto, onorevole Corbellini, non soltanto della spesa e dell'introito collegati al servizio... (*Interruzione del senatore Corbellini*). Va bene il coefficiente 3, ma vorrei collegare il calcolo e il metodo di calcolo anche a quegli utili indiretti. Quando abbiamo approvato in Parlamento la concessione di mille miliardi per la Cassa del Mez-

zogiorno e per la valorizzazione del Mezzogiorno, abbiamo tenuto conto delle possibilità economiche di ripresa del Mezzogiorno. Quando consideriamo i 34 miliardi di *deficit* di esercizio che corrispondono alla spesa di 7 milioni per chilometro di linea dobbiamo tener conto dell'utilità indiretta nel campo economico e della ripresa sociale ed economica delle singole Regioni. Non possiamo fare il calcolo del tornaconto limitatamente all'impresa che in quel momento investe un determinato settore. Ecco perchè, onorevole De Unterrichter, sono del parere di non costituire dei compartimenti stagni tra un Dicastero e l'altro. Sarebbe opportuno organizzare un altro Ministero capace di coordinare tutte le attività economiche dei vari Ministeri e capace di rappresentare le esigenze del vero bilancio della Nazione, che non può essere suddiviso in settori indipendenti. Potrebbe darsi che fosse opportuno organizzare un Ministero per il coordinamento economico.

Ecco perchè, onorevole Ministro, ricollegandomi a quello che è stato detto dall'amico Cerulli Irelli, che con tanta dignità e con tanta passione ha difeso il tronco Giulianova-Teramo, mi sia consentito di difendere il tronco Albacina-Fabriano (87 chilometri). Non vedo come il tronco Albacina-Fabriano possa essere sostituito da un servizio automobilistico e non so vedere come il calcolo possa considerarsi negativo nei riguardi degli introiti e come possa il coefficiente di esercizio superare il 3, quando è possibile constatare la piena efficienza della tratta. Affollatissime le vetture di studenti, di operai, di impiegati, di commercianti eccetera, ed attive le varie stazioncine che articolano la Albacina-Fabriano. Non inutile ricordare che il tronco, economicamente, potrebbe essere orientato verso un quadro più organico e che la linea va considerata anche di arroccamento, onorevole Ministro. Possibile ed utile la deviazione sulla Porto Civitanova-Macerata-Fabriano per turbamenti da eventuali danni sulla Falconara-Fabriano, che, attraverso il passo di Fossato, congiunge il versante adriatico al tirrenico. Non so proprio rendermi conto del perchè dello smantellamento della tratta prima indicata, nè so persuadermi che con un servizio automobilistico si possa compensare il danno che certamente deriverebbe dalla sostituzione della linea stessa. Vede, onorevole Ministro, quando si vuol sostituire un servizio, bisogna crearne un altro, ma che non sia peggiore del primo, ma più rispondente o almeno uguale a quello che prima veniva esercitato nell'interesse delle popolazioni servite.

Se si vuole sostituire il servizio fornito dalla linea ferroviaria Porto Civitanova-Albacina, si debbono almeno usare degli accorgimenti opportuni, capaci di assicurare un concreto miglioramento del servizio stesso.

Qualora si voglia decidere nel senso indicato, si studi almeno la possibilità di cedere l'amministrazione (capitali e strumenti) alle Provincie interessate attraverso la costituzione di un'azienda autonoma locale interprovinciale. Si evitino comunque seri turbamenti all'economia delle nostre Provincie marchigiane.

Onorevole Ministro, la prego vivamente, a nome delle generose e disciplinate popolazioni della mia terra, di difendere gli interessi ad essa connessi, che non sono interessi individuali, ma di ordine collettivo che si riallacciano a tutta l'economia del nostro Paese.

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

C E M M I , *Segretario*:

« Il Senato,

considerato che la situazione dei trasporti in alcune zone della provincia di Milano, quale è quella dell'Adda, — Cassano, Vaprio, Vimercate, Gorgonzola, — è del tutto impari alle necessità di movimento delle popolazioni, ed in particolare dei numerosi lavoratori ivi residenti e sottoposti a disagi a lungo andare insopportabili, il che è manifestamente dimostrato dalle continue proteste e richieste dei singoli cittadini, delle loro varie associazioni e degli Enti pubblici locali,

invita il Governo ad attuare il progetto, già approvato in sede tecnica, per l'ammodernamento e l'adeguata sistemazione delle linee interurbane della zona in oggetto — linee celeri dell'Adda — ed anche a garantire alla Azienda tranviaria milanese che gestisce il servizio, quei contributi finanziari che risultino necessari ad adeguare il servizio alle legittime richieste degli utenti, senza conseguenti aumenti di tariffe, che non potrebbero essere sopportati dai modesti bilanci degli utenti stessi »;

« Il Senato,

considerata la necessità di frenare il declino economico della zona di Lodi e di Codogno in provincia di Milano e ritenendo, anzi, che sia indispensabile e doveroso favorirne lo sviluppo industriale ed attenuare disagi e pericoli cui sono sottoposte le popolazioni colà residenti, e particolarmente le migliaia di lavoratori che si recano quotidianamente a Milano,

invita il Governo a predisporre quanto è necessario dal punto di vista tecnico e finanziario per collocare un terzo binario sulla linea ferroviaria Piacenza-Lodi-Milano e per eliminare nel contempo i numerosi e pericolosi passaggi a livello di quella linea ».

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

S C O T T I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, assicuro che sarà mia cura osservare i limiti di tempo prestabiliti, e svolgerò pertanto gli ordini del giorno che ho presentato insieme al collega Montagnani. Il primo riguarda l'annoso problema dell'ammodernamento delle ormai famose « linee celeri dell'Adda », o, come anche si dice, della ferrovia dell'Adda; il secondo si riferisce al tanto richiesto e tanto atteso terzo binario sul tratto ferroviario Piacenza-Lodi-Milano, con relativa eliminazione dei troppi micidiali passaggi a livello esistenti. In tal modo non occorrerà più, almeno spero, impegnare altro tempo per discutere la interpellanza che ho avuto l'onore di presentare il 25 ottobre dello scorso anno sugli stessi argomenti.

Perchè tanto famose queste linee dell'Adda — si chiederanno alcuni colleghi — se il senatore De Unterrichter non ne fa il minimo cenno nella sua relazione? Forse il poco tempo che ha avuto a sua disposizione non gliene ha dato la possibilità. Ma proprio per questo, affinchè la fama delle linee in discussione non abbia a declinare, ho ritenuto necessario parlarne, tanto più che nella relazione del senatore Jervolino al bilancio del 1958-59 alla voce « ammodernamento » si leggeva: « I fondi stanziati per la concessione di contributi, necessari per l'ammodernamento di ferrovie ed altre linee di trasporto in concessione, in base alla legge 2 agosto 1952 numero 1221, sono stati impegnati. Il Ministero ha richiesto un ulteriore stanziamento di sei miliardi per poter procedere all'ammodernamento delle altre linee che non hanno ancora potuto usufruire dei benefici della legge sopra richiamata ».

E lo stesso senatore Jervolino, ricordando che c'è una Commissione, prevista dall'articolo 10 della legge, che sta studiando le linee da ammodernare, al paragrafo cinque scriveva: « È stata, infine, approvata in linea tecnica, senza perciò impegno per la concessione di contributo, una prima parte del progetto di ammodernamento delle linee tranviarie Milano-Vimercate e Milano-Cassano d'Adda ».

Orbene, onorevole De Unterrichter, nella sua relazione non fa il minimo cenno neanche di questo.

Signor Ministro, mi consenta di spendere alcune parole per illustrare questo problema; non certo a lei, padrino delle linee celeri dell'Adda, delle quali, se mal non ricordo, ella ha collocato la prima pietra nel febbraio 1958; e neppure ne debbo parlare per il nostro illustre collega Corbellini, Presidente della settima Commissione, che sa tutto in merito, ma per gli altri onorevoli colleghi, nella speranza che gli ordini del giorno da me presentati siano accolti tanto da lei, signor Ministro, quanto dalla nostra Assemblea.

Per inquadrare rapidamente e concisamente il problema, non citerò le reiterate prese di

posizione del Partito nel quale mi onoro di militare, non studi, mozioni, ordini del giorno di mia parte o delle organizzazioni sindacali dei lavoratori, ma soltanto le parole pronunziate dall'onorevole ministro Angelini a Milano il giorno 9 febbraio 1958, alla vigilia delle elezioni politiche, e da altri dirigenti democratico-cristiani in un convegno del loro Partito. In questa occasione l'onorevole Angelini ebbe a pronunziarsi a favore delle linee celeri dell'Adda, nel modo seguente: « Deve essere considerata con ogni attenzione la situazione delle tranvie extraurbane, esercitate in massima parte dalla A.T.M., anche per la loro caratteristica ubicazione sulla sede stradale, che causa grave intralcio alla circolazione degli altri mezzi di trasporto e non consente alle stesse di raggiungere quelle più alte velocità oggi necessarie per l'effettuazione di rapide comunicazioni tra le grandi città e i piccoli centri che gravitano intorno ad essa ».

E prosegue, nel suo discorso, l'onorevole Angelini: « Per la Milano-Vimercate e la Milano-Cassano d'Adda, il mio Ministero ha già predisposto, nell'ambito dei lavori previsti in attuazione del piano Vanoni, la sistemazione delle linee stesse, in considerazione del traffico rilevante (circa 3 milioni di viaggiatori per chilometro di linea) e dei numerosi centri abitati da esse serviti. Se consideriamo infatti che su queste due tranvie vengono trasportate nelle ore di punta fino a 18 mila persone, è evidente l'impossibilità di trasferire tale traffico su mezzi gommati. Ho predisposto al riguardo un disegno di legge e sono lieto di potervi dare oggi lettura di una lettera ricevuta in questi giorni dal mio collega del Tesoro, ministro Medici. Per una adeguata sistemazione del traffico stradale e tranviario di questa zona, che interessa una popolazione di oltre 100 mila abitanti, è stato ritenuto, pertanto, indispensabile il trasferimento delle due tranvie in sede propria, e la costruzione del doppio binario almeno tra Milano-Lambrate e Villa Fornaci. La spesa per tali lavori e per il nuovo materiale rotabile si aggirerà intorno ai 5 miliardi e 400 milioni, metà dei quali a carico dell'Erario e metà a carico dell'Azienda concessionaria ». Mi è stato precisato da un competente (e forse il senatore Corbellini potrà dire se sia esatto) che la spesa sarebbe invece di 13 miliardi, a metà dei quali devono provvedere il Comune e la Provincia, mentre per l'altra metà, cioè per 6 miliardi e mezzo, provvederà lo Stato. (*Interruzione del senatore Corbellini*). Comunque, si tratta di una spesa di 13 miliardi. Mi risulta infatti che il Comune di Milano ha già stanziato, nel bilancio 1959, due miliardi e altrettanto, credo, ha fatto la Provincia.

In quella stessa assemblea di partito, prima o dopo il discorso del Ministro Angelini, il professor Giacchi, attuale Presidente della A.T.M., ebbe a dire in proposito: « Il giorno 6 febbraio corrente, per l'interessamento pronto, efficace, risolutivo dell'onorevole Armando Angelini, Ministro dei trasporti, la Commissione interministeriale per l'applicazione della legge 2 agosto 1952, n. 1221, ha approvato il progetto della ferrovia dell'Adda (presentato dall'Azienda tranviaria milanese al competente Ministero il 12 dicembre ultimo scorso), il quale contempla la costruzione di una linea ferroviaria Milano (Stazione Lambrate) - Cascina Gobba-Gorgonzola-Villa Fornaci, con diramazione da Cascina Gobba e Brugherio Vimercate ».

Questo annuncio ebbe una grande ripercussione, tanto che nell'articolo di fondo dell'organo di stampa milanese della Democrazia Cristiana era scritto quanto segue: « La battaglia che da lungo tempo i milanesi della città e della provincia conducono per risolvere l'annoso problema dei trasporti interurbani, per mettere a disposizione dei quasi 400 mila operai, impiegati, commercianti, studenti che ogni giorno si recano nel capoluogo mezzi di comunicazione il più possibile veloci, decorosi e a buon prezzo, ha potuto segnare domenica scorsa un punto al suo attivo con il Convegno svoltosi a Palazzo Clerici sotto la presidenza del ministro Angelini ».

E l'articolo prosegue parlando della necessità, della priorità di questo problema e ricordando a tutti, specialmente nel deporre la scheda nelle urne, quello che ha fatto la Democrazia Cristiana.

Poi conclude: « In questo senso non è illegittimo nè gratuito gioco elettoralistico per la Democrazia cristiana milanese attribuirsi

il merito dei primi risultati positivi, perchè sono stati i suoi uomini che, per mezzo del Partito, nelle Amministrazioni locali, in Parlamento e nel Governo, hanno proposto e sostenuto le più corrette e concrete soluzioni per raggiungerli ».

La realtà invece è completamente diversa. È trascorso oltre un anno — esattamente 16 mesi — e noi attendiamo ancora. Anzi, debbo aggiungere che, proprio alla vigilia del discorso dell'onorevole Angelini a Milano, il sottoscritto ebbe risposta ad una sua interrogazione presentata nell'altro ramo del Parlamento; essa recava la data dell'8 febbraio, cioè del giorno prima di quello in cui si era tenuta l'assemblea milanese a Palazzo Clerici. In essa non si parlava di stanziamenti e quindi non si dava assolutamente nessuna assicurazione che quella leggina potesse essere non soltanto varata ma neanche formulata.

Giunse poi una doccia fredda sugli interessati proprio attraverso una nota de « Il Popolo » di Milano del 4 dicembre 1958 — le elezioni politiche si erano ormai svolte — con la quale si riportava una dichiarazione dell'onorevole Angelini in cui egli affermava senza perifrasi che i fondi della legge n. 1221 erano esauriti, che soltanto per il tratto di penetrazione in città della ferrovia dell'Adda l'apposita Commissione aveva dato il suo parere in linea tecnica, e che si attendeva un nuovo stanziamento per il quale si trovava già in fase di studio tra i Ministeri interessati un disegno di legge.

Fino ad ora questa ferrovia consiste soltanto — lei sa benissimo, onorevole Ministro — in poche decine di metri di rotaie arrugginite e in un grande cartello posto a ricordo della posa della prima pietra con su scritto a caratteri cubitali « Linee celeri dell'Adda ».

È naturale, pertanto, che le popolazioni si siano mosse a più riprese. Di fronte al legittimo, generale malcontento di queste popolazioni, di fronte al generale, profondo raccapriccio suscitato dall'orribile, agghiacciante sciagura verificatasi il 1° febbraio 1959, quando quattro uomini e due donne, in una nebbiosa mattinata, sono stati fulmineamente maciullati in frazione Battilora sulla via Comasina ad opera di uno dei tram della linea Mambello-Varedo-Milano — altro problema aperto è quello dell'urgente potenziamento delle linee della Brianza — di fronte a questa tragedia e alla commozione da essa suscitata, che riproposero in termini drammatici il problema dell'ammodernamento delle linee interurbane, si è creduto di rispondere dapprima con un comunicato evasivo dell'Azienda tranviaria milanese a seguito di un colloquio del suo Presidente con l'allora Ministro del bilancio, senatore Medici; poi, con un telegramma inviato al sindaco di Milano dall'allora Presidente del Consiglio Fanfani, nel quale questi assicurava il suo interessamento per le ferrovie dell'Adda; infine con un comunicato della Democrazia Cristiana milanese che informava gli irritatissimi democratici cristiani della zona, con noi solidali in varie manifestazioni, che i parlamentari del partito, « constatata l'urgenza di arrivare alla pratica definizione delle linee interurbane dell'Adda, coerentemente con le dichiarazioni del Ministro dei trasporti Angelini e con quelle del Presidente del Consiglio, hanno dato incarico al senatore Corbellini, che presiede la Commissione dei trasporti del Senato, di proseguire i contatti con i ministri interessati, allo scopo di giungere rapidamente ai necessari provvedimenti legislativi che assicurino il finanziamento stesso ». Ella sa, onorevole Corbellini, quanto io apprezzi le sue ben note capacità; ebbene, accolga questo mio intervento come un aiuto sincero per la sua missione non facile. Non facile, invero, se ancora il 6 febbraio ultimo scorso lo avvocato Adrio Casati, Presidente del Consiglio provinciale di Milano, chiedeva ai parlamentari milanesi il loro interessamento secondo l'ordine del giorno approvato dal Consiglio provinciale stesso nella seduta del 28 gennaio. Nell'ordine del giorno si dice tra l'altro: « Il Consiglio provinciale di Milano, in occasione della discussione del suo bilancio di previsione per l'anno 1959, ha dovuto con rincrescimento constatare come, malgrado le ripetute ed insistenti richieste formulate da anni dagli organi centrali dell'Amministrazione dello Stato, perchè fosse concesso un contributo determinante della finanza statale, i problemi più importanti interessanti la

Provincia di Milano (trasporti interurbani e aeroporti) non abbiano trovato alcuna soluzione positiva, all'infuori di formali promesse non seguite da atti concreti di effettivo intervento.

« Ha peraltro e con altrettanto rincrescimento dovuto prendere atto come dagli organi centrali dell'Amministrazione dello Stato, anche in recenti manifestazioni di persone responsabili, siano stati richiesti al contribuente di Milano e della provincia ulteriori sacrifici di natura tributaria, che andrebbero a ripercuotersi in forma più sensibile sulle categorie lavoratrici e del medio ceto, ben consapevoli del determinante apporto che la Provincia di Milano dà ogni anno al bilancio dello Stato (parecchie centinaia di miliardi).

« Per tutte queste considerazioni il Consiglio provinciale di Milano ritiene opportuno e doveroso affermare quanto segue: 1) la soluzione del problema dei trasporti interurbani e del complesso aeroportuale di Milano non può prescindere dall'intervento finanziario dello Stato, stante la dimostrata impossibilità finanziaria del Comune e della Provincia di Milano di risolvere con le sole loro forze tali problemi; 2) in considerazione del contributo notevolissimo e determinante dato da tutta la collettività milanese alle finanze dello Stato, le richieste formulate dagli enti locali di Milano hanno un fondamento di giustizia e di legittimità, anche perchè si ritiene che lo Stato, nelle sue molteplici attività, non possa estraniarsi dalla soluzione dei particolari problemi che assillano quella parte di territorio nazionale la cui vitalità e il cui progresso costituiscono senza dubbio la premessa per la soluzione di tutti gli altri più gravi problemi a carattere nazionale; 3) in particolare, non può essere trascurato il fatto che lo Stato, in materia di trasporti, ha provveduto con la legge 1221 del 1952 a finanziare ferrovie e tranvie di altre Provincie, e che anche in sede di illustrazione del bilancio dei trasporti il Ministro competente ha fornito affidamento in ordine al finanziamento delle tranvie celeri dell'Adda ».

« ... 5) Le recenti comunicazioni fatte dal Presidente del Consiglio dei Ministri alle autorità milanesi, mentre fanno pensare che finalmente lo Stato sia deciso ad intervenire nella soluzione del problema dei trasporti interurbani, con particolare riferimento alle linee celeri dell'Adda, non fanno alcun cenno ad un diretto intervento dello Stato.

« 6) La presente risoluzione trova nel Presidente del Consiglio provinciale un fedele interprete dei sentimenti del Consiglio stesso presso le autorità centrali e presso tutti i deputati e senatori della Provincia di Milano che sono i più validi e strenui interpreti e difensori dei vitali interessi della Provincia di Milano ».

Fin qui l'ordine del giorno. Io cerco di rispondere modestamente a questo appello del Consiglio provinciale di Milano. E vorrei concludere su questo punto, onorevoli colleghi, signor Ministro, riaffermando l'urgenza dello stanziamento dei fondi necessari. Le promesse siano mantenute! È indubbio che il problema va inquadrato nel vasto piano dei trasporti della metropoli lombarda — ferrovia sotterranea, metropolitana già in costruzione compresa — delle linee suburbane ed interurbane che a Milano fanno capo.

Il Comune di Milano e l'Amministrazione provinciale non possono evidentemente sostenerne tutte le spese. E nemmeno si può, nè si deve, ricorrere sempre ad aumenti di tariffe, che gravano in modo insopportabile solo sui lavoratori. E poi, perchè l'Erario non deve pagare i debiti che ha verso il Comune di Milano, nè le notevoli somme che deve all'Azienda tranviaria milanese? Lo Stato agevola i privati con integrazioni che vanno dai 600 milioni al miliardo e rende grama la vita delle aziende municipalizzate.

Signor ministro Angelini, si faccia promotore di un'azione per il rimborso all'Azienda tranviaria milanese delle spese per il trasporto degli agenti statali, principio accolto dal Ministero del tesoro per le Ferrovie, e affinchè sia concessa l'abolizione dell'I.G.E., e all'A.T.M. siano fatte agevolazioni per l'acquisto del carburante, ed infine perchè siano rimborsati all'Azienda tranviaria milanese gli ingentissimi danni di guerra.

Lo Stato, mi pare evidente, ha il dovere di intervenire e contribuire nella misura stabilita e promessa. Lo chiedono i 34.000 utenti quotidiani delle linee dell'Adda, i 100.000

abitanti della zona e tutti i milanesi senza distinzione di partito.

Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, passo ad illustrare più brevemente il secondo ordine del giorno, che invita il Governo a predisporre quanto è necessario dal punto di vista tecnico e finanziario per collocare un terzo binario sulla linea ferroviaria Piacenza-Lodi-Milano e per eliminare nel contempo i numerosi e pericolosi passaggi a livello di quella linea.

Non mi dilungo sulla premessa, riguardante la situazione di grave depressione, di vera crisi del lodigiano e del codognese, che non può non interessare direttamente il Dicastero dei trasporti. Dirò solo che numerosi convegni e manifestazioni svoltisi, specialmente negli ultimi due anni, ad opera di partiti ed enti economici lodigiani e milanesi, tra le varie provvidenze e i vari interventi statali richiesti per frenare il decadimento di sì vasta zona, un tempo tanto fiorente, che va dalle rive del Po fin quasi alle porte di Milano, hanno sempre posto in primo piano l'esigenza della collocazione di un terzo binario sulla Piacenza-Milano.

Ogni mattina e ogni sera, nelle cosiddette ore di punta, circa 17.000 operai, impiegati e studenti debbono percorrere su treni sovraffollati e, d'inverno, su vetture antiquate e mal riscaldate, dai 30 ai 60 chilometri. Noi sappiamo bene, collega Corbellini, perchè siamo di quella zona, che molti di essi debbono pedalare parecchio per raggiungere la stazione ferroviaria che dista alcuni chilometri dalle loro abitazioni, quando non sono costretti a prendere le autocorriere per arrivare alla stazione, con un notevole aggravio di disagio e di spesa. Inoltre l'incomodo convoglio arriva troppo spesso in ritardo, per lasciar via libera ai direttissimi e ai rapidi, naturalmente numerosi su quel tronco ferroviario, e tale ritardo costa ai lavoratori pesanti penalità.

Si tratta ogni giorno di giovani e di anziani, di donne e di uomini, che debbono veramente faticare sodo una o due ore prima del lavoro, ed ancora la sera, stanchi, dopo una giornata di fatica. E non si dimentichi che questi lavoratori pagano ben caro il loro quotidiano viaggio non certo di piacere. La spesa annuale per l'abbonamento ferroviario, più il tesserino del tram, va dalle 52.520 lire, per chi abita per esempio a Casalpusterlengo, alle 92.560 lire, per chi, abitando per esempio a Castiglione d'Adda, deve aggiungere anche le spese per l'autocorriera. Ora, trattandosi di lavoratori che guadagnano in media 500 o 600 mila lire all'anno, è facile vedere quanto sia pesante l'incidenza della spesa per il trasporto sul loro reddito.

C O R B E L L I N I . E il tempo che perdono?

S C O T T I . Certo, anche il tempo.

Noi pensiamo che la collocazione di un terzo binario potrà alleviare almeno in parte il disagio di questi lavoratori, rendendo più rapido e meno penoso il loro viaggio. In attesa di tale realizzazione, si provveda ad aumentare la capacità oraria di trasporto al mattino e nel tardo pomeriggio, o con convogli celeri o con altre coppie di treni locali.

Ho finito, onorevoli colleghi e signor Ministro. Nulla dirò dei passaggi a livello, perchè, dopo la sciagura di Codogno, non è chi non veda l'urgenza della loro eliminazione. Sono questioni particolari, che mi sono permesso di inserire nella discussione generale del bilancio dei Trasporti; ma non sono davvero, mi sembra, questioni marginali. Provincialismo? Forse, ma il nostro Paese è costituito da Provincie e quella di Milano non è tra le ultime.

Onorevole Ministro, decine e centinaia di migliaia di cittadini di ogni parte sono intimamente interessati alla rapida soluzione dei problemi qui esposti. Attendiamo con impazienza che le promesse lascino al più presto il posto ai fatti. (*Applausi dalla sinistra*).

P R E S I D E N T E . Ricordo che la discussione generale è già stata dichiarata chiusa. Passiamo ora all'esame degli ordini del giorno non ancora svolti. Si dia lettura dell'ordine del giorno del senatore Cervellati.

C A R E L L I , *Segretario*:

« Il Senato,

considerata l'importanza che la città di Ravenna, già centro turistico di grande im-

portanza, ha assunto come centro industriale col sorgere degli impianti A.N.I.C.;

considerato che le comunicazioni ferroviarie che congiungono detta città col nodo ferroviario di Bologna si dimostrano inadeguate e ciò particolarmente nelle ore notturne (l'ultimo treno serale da Bologna a Ravenna è alle ore 21,16; il primo treno del mattino da Bologna a Ravenna è alle ore 4,21),

impegna il Governo a rendere permanente il servizio effettuato dal treno che parte da Bologna alle ore 0,32 e che attualmente è limitato al solo periodo dal 1° giugno al 1° settembre ».

P R E S I D E N T E . Poichè il senatore Cervellati non è presente, si intende che abbia rinunciato a svolgere il suo ordine del giorno.

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

C A R E L L I , *Segretario*:

« Il Senato,

rilevato che ai sensi dell'articolo 3 del decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2, l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ha la possibilità di trattenersi, in ragione del 20 per cento, le case cedibili a riscatto ai propri dipendenti;

considerato che, per esempio, proprio in forza della predetta norma, 84 ferrovieri inquilini delle case economiche delle Ferrovie dello Stato di Via Paisiello in Firenze, vengono *in toto* esclusi dalla possibilità di riscattare detti quartieri nei quali abitano da moltissimi anni;

constatato il caso dei ferrovieri di Via Paisiello e visto che l'interpretazione della legge sul riscatto delle case economiche dell'Amministrazione ferroviaria porta ad una stridente differenza di trattamento tra gli stessi dipendenti delle Ferrovie dello Stato favorendo alcuni di essi che hanno possibilità di riscatto ed escludendo altri a cui detta possibilità viene preclusa,

impegna il Governo a presentare con estrema sollecitudine al Parlamento un emendamento all'articolo 3 del decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2, nel senso di esonerare l'Amministrazione ferroviaria dall'obbligo di trattenersi il 20 per cento delle case cedibili a riscatto ai propri dipendenti,

invita inoltre il Governo a modificare sollecitamente le condizioni di concessione degli alloggi di proprietà delle Ferrovie dello Stato in modo da evitare che da dette abitazioni vengano posti fuori i dipendenti delle Ferrovie dello Stato che vanno in pensione, le vedove dei pensionati o degli agenti morti per cause di servizio, considerando che essi, dopo aver consacrato tutta la loro esistenza al servizio delle Ferrovie dello Stato, subiscono non solo l'umiliazione di lasciare gli alloggi ma di sostenere sacrifici economici per la sopraggiunta posizione di quiescenza e per essere costretti a corrispondere canoni più alti di affitto per l'uso delle case ove detti pensionati e le vedove dovranno andare ad abitare in seguito all'estromissione delle loro famiglie dagli alloggi delle Ferrovie dello Stato ».

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

* M A R I O T T I . Onorevole signor Presidente, onorevoli colleghi, io pregherei vivamente il signor Ministro di prendere in sede di replica un atteggiamento deciso sul contenuto del mio ordine del giorno, perchè qui non si può dire « ni »; o si dice sì o si dice no. Se il signor Presidente permette, mi intratterrò molto brevemente sull'ordine del giorno. Anzitutto, vorrei dire qualcosa sulle modalità di cessione di questi alloggi di proprietà delle Ferrovie dello Stato. I dipendenti delle Ferrovie dello Stato che vengono posti in stato di quiescenza o vanno in pensione, con preavviso — ma non sono sicuro se questo preavviso viene dato — sono invitati molto cortesemente a rendere liberi gli alloggi che da moltissimi anni abitano; e ciò vale non soltanto per i pensionati, ma anche per le vedove dei dipendenti morti in servizio. E lei, onorevole Ministro, di cui è conosciuta l'estrema sensibilità per questi problemi, si rende ben conto in quali condizioni questa gente si vie-

ne a trovare, anzitutto perchè la pensione è rispetto allo stipendio di importo assai inferiore, secondariamente perchè questa gente è costretta a trovare nuovi alloggi e quindi dovrà pagare per forza canoni molto più alti rispetto a quello che i dipendenti delle Ferrovie dello Stato corrispondevano all'Amministrazione ferroviaria.

So che in passato l'Amministrazione ferroviaria, preoccupata di questo trattamento certamente non civile nè riconoscente — si pensi che sono tutti dipendenti che hanno consacrato la loro intera esistenza al servizio delle Ferrovie dello Stato e che solo per il torto di andare in pensione vengono più o meno cortesemente estromessi, provvedeva qualche volta a trasferirli in alloggi disponibili molto più piccoli. Per esempio, so che tre o quattro anni fa diversi dipendenti delle Ferrovie dello Stato di Firenze posti in stato di quiescenza fuorono trasferiti in un fabbricato di via Rinuccini il quale, più che un vero e proprio fabbricato, è una specie di casermone, i cui alloggi lasciano veramente a desiderare da tutti i punti di vista. Questo però è soltanto un potere discrezionale dell'Amministrazione ferroviaria, non una norma regolamentare che vincoli l'Amministrazione ferroviaria a provvedere affinchè coloro che vanno in pensione o le vedove dei dipendenti morti in servizio siano sistemati in qualche maniera. Le sarò grato di una risposta, onorevole Ministro, perchè non si tratta tanto di Firenze; c'è infatti un rammarico generale estremamente diffuso in tutto il Paese. Lei sa che per avvicendamento naturale sono molti i pensionati delle Ferrovie che ogni anno vanno a casa.

L'altro problema che ho accennato nell'ordine del giorno che mi sono permesso di presentare è quello dell'obbligo da parte dell'Amministrazione ferroviaria di trattenersi delle quote di riserva sulle cessioni in proprietà. L'articolo 3 della legge delegata — credo che sia la legge n. 2 del 17 gennaio 1959 — fa obbligo all'Amministrazione ferroviaria di trattenersi il 20 per cento delle case cedibili a riscatto.

A N G E L I N I , *Ministro dei trasporti*. È una facoltà. Poi le spiegherò.

M A R I O T T I . Ora è successo che, in forza del citato articolo di questa legge delegata, per esempio, 84 ferrovieri che si trovano in un solo fabbricato in via Paisiello in Firenze non hanno più la possibilità di riscattare l'alloggio nel quale molti di essi abitano ormai da moltissimi anni.

A N G E L I N I , *Ministro dei trasporti*. Il problema è semplice, e poi le fornirò i dati. Quelli che debbono abbandonare le vecchie abitazioni in vendita avranno le nuove abitazioni a riscatto, perchè il 20 per cento di abitazioni riservato all'Amministrazione è rappresentato da quelle case che sono collocate in località di grande valore edilizio (e le darò esempi molto importanti) le quali sono vendute dall'Amministrazione. Però coloro che abitano queste case hanno la precedenza assoluta per l'assegnazione di alloggi nelle nuove case che si costruiscono con il ricavo, e quindi non perdono nessun beneficio.

M A R I O T T I . Ho piacere che lei implicitamente abbia preso l'impegno di dare a tutti i dipendenti delle Ferrovie la possibilità del riscatto. Ma ho i miei dubbi sulla possibilità pratica di far ciò, tenuto conto del meccanismo della legge. A parte l'esempio di via Paisiello, che è estremamente eloquente per se stesso, non so se troverete, con le nuove case che costruirete, la possibilità di sistemare quegli 84 ferrovieri. Pertanto la pregherei vivamente di vedere se il Governo può presentare un emendamento, perchè la riserva del 20 per cento delle case cedibili a riscatto è una remora piuttosto grave.

Io comprendo che, per le proprie necessità, l'Amministrazione ferroviaria debba avere a disposizione alloggi per collocarvi alcuni funzionari, ma a tal fine avete le cosiddette case patrimoniali, che servono benissimo allo scopo.

Tuttavia le sarò grato, signor Ministro, poichè le sue dichiarazioni sono estremamente attese, se ella prenderà l'impegno di presentare questo emendamento all'articolo 3 o comunque di fare in modo da determinare una certa tranquillità tra i dipendenti delle Ferrovie dello Stato. L'anno prossimo ci sarà lo sblocco dei fitti e lei comprende che, con

una pensione media di 45-50 mila lire, non si possono sopportare ventimila lire di pigione.

Concludendo, vorrei ancora rilevare che all'articolo 9 della famosa legge delegata, che ho citato nell'ordine del giorno, si stabilisce che chi riscatta deve pagare un interesse del 5,80 per cento. È un saggio quasi bancario, piuttosto esoso, che, secondo me, non dovrebbe essere applicato a lavoratori che avrebbero diritto, in un consorzio civile, ad avere la propria casa. Le sarò grato se ella vorrà soddisfare le mie richieste che interpretano le richieste di una collettività estremamente vasta, che ha prestato doverosamente il suo servizio presso quell'Amministrazione ferroviaria che molto autorevolmente lei sta presiedendo.

P R E S I D E N T E . Si dia lettura dei due ordini del giorno del senatore Di Prisco.

CA R E L L I , *Segretario*:

« Il Senato,

considerata la grande importanza che hanno assunto e assumono per la capacità di tecnici e maestranze le Officine ferroviarie dello Stato,

invita il Governo a potenziarne la capacità produttiva garantendo ad esse continuità sicura di lavoro attraverso la assegnazione, in priorità, di lavori di costruzione o di riparazione di materiale rotabile rispetto alle ditte private »;

« Il Senato,

considerato il crescente aumento delle richieste di utilizzazione di carri ferroviari frigoriferi specie per trasporti di prodotti ortofrutticoli;

preso atto dei voti più volte espressi in merito dalle Camere di commercio di diverse Provincie,

invita il Governo a potenziarne sensibilmente la costruzione ».

P R E S I D E N T E . Il senatore Di Prisco ha facoltà di svolgere questi ordini del giorno.

D I P R I S C O . Signor Ministro, gli ordini del giorno che ho presentato sono molto chiari. Il primo riguarda le officine ferroviarie e particolarmente (mi consenta un riferimento di carattere provinciale) quelle di Verona. Ricordo l'iniziativa presa lo scorso autunno di ammettere il pubblico alla visita di quelle officine, per far conoscere alla popolazione uno dei più grandi e nobili impianti dell'Amministrazione ferroviaria. Il successo fu lusinghiero. Lei conosce le traversie di quelle officine; la situazione di incertezza dello scorso anno mi sembra oggi superata; tuttavia il problema non riguarda soltanto Verona, ma anche tutte le altre officine; e pertanto saremmo grati al Ministro se volesse valorizzarne i tecnici e le maestranze, non secondi a nessuno nel nostro Paese.

Per quanto riguarda i carri frigoriferi, oggetto del secondo ordine del giorno, ricordo che durante la Fiera di Verona, che riunì esportatori e rappresentanti di paesi vicini, si era offerta l'occasione per risollevare il problema. Pur dando atto del lavoro che è stato fatto in questi ultimi anni per le nuove costruzioni, vorrei stimolare il suo Ministero ad incrementare, secondo quanto si richiede da più parti, la dotazione ferroviaria dei carri frigoriferi, anche perchè ciò assicurerebbe il lavoro a quelle officine di cui mi sono occupato nel primo ordine del giorno.

P R E S I D E N T E . Si dia lettura dei due ordini del giorno del senatore Barbaro.

C A R E L L I , *Segretario*:

« Il Senato,

considerata l'importanza del tratto ferroviario Reggio-Villa San Giovanni, il quale insieme con Messina costituisce un unico, inscindibile, grande e fecondo parco ferroviario e marittimo di smistamento di tutto l'imponente e sempre crescente traffico tra la Jonico-Adriatica e la Tirrenica e fra la Orientale e la Settentrionale Sicula,

impegna ancora una volta il Governo, oltre che a disporre la sollecita costruzione di un pontile per le automobili accanto alla invasatura dei traghetti di Reggio, a correggere, una volta per sempre, l'errato chilome-

traggio tra Reggio Marittima e Messina che è di circa 12 chilometri e non di 15, il che si pratica, purtroppo, da oltre 50 anni, e ad iniziare subito i lavori di raddoppiamento del brevissimo tratto Reggio-Villa San Giovanni, di cui solamente 9 chilometri, e tutti allo scoperto, devono ancora essere raddoppiati, e su cui vi è un preciso e solenne impegno, di fronte al Senato, del Governo, che, mediante i ribassi di asta, dovrà effettuare questo tratto, il quale, mentre è di onere assolutamente modesto, è di prevalente, crescente e addirittura vitale importanza ».

« Il Senato,

considerata l'importanza sempre crescente delle due grandi linee ferroviarie, la Tirrenica e la Jonico-Adriatica, che collegano il Continente con la Sicilia e quindi con il centro del Mediterraneo;

considerato il ritmo piuttosto notevole con cui in alcuni tratti procedono i lavori di raddoppiamento della linea Tirrenica;

ricordata la opportuna ed encomiabile opera di potenziamento della Jonico-Adriatica;

considerata l'urgente necessità che, con l'aumento del traffico ferroviario, si sia in grado di smistarlo fra le due grandi linee litoranee e longitudinali, senza sovraccaricarne una sola, e con sempre maggiore acceleramento dei grandi trasporti stessi,

impegna ancora una volta il Governo a realizzare, appena possibile, l'elettrificazione e il raddoppiamento della Jonica medesima, che, insieme con l'Adriatica, costituisce la grande direttissima longitudinale italiana, capace veramente, in parallelo con la Tirrenica, di collegare strettamente ed intimamente il cuore del Mediterraneo al Nord dell'Italia e dell'Europa ».

P R E S I D E N T E . Il senatore Barbaro ha facoltà di svolgere questi ordini del giorno.

B A R B A R O . Illustrerò anzitutto il primo ordine del giorno, che è di carattere un po' meno generale, riferendosi ai problemi marittimo-ferroviari dello Stretto. Gli impianti ai quali tale ordine del giorno si riferisce devono infatti essere considerati come un parco ferroviario e marittimo unico e inscindibile; ed ugualmente inscindibili sono i problemi marittimo-ferroviari di Reggio, Messina e Villa S. Giovanni dove, proprio come in un quadrivio, si smista e si deve sempre poter meglio smistare il traffico secondo la direttiva dell'Amministrazione ferroviaria, di cui io sono un esaltatore in ogni momento, anche in questa altissima sede.

Premesso questo, e continuando a trattare del primo ordine del giorno che, ripeto, ha carattere meno generale, mi pare opportuno sottolineare la necessità che i pontili, che tanto buoni risultati hanno dato, siano costruiti altresì accanto alle invasature di Reggio Calabria, anche perchè lì potranno e dovranno finire le autostrade e gli automezzi dovranno avere la possibilità di transitare facilmente verso la Sicilia.

È altresì necessario, onorevole Ministro — e su questo mi permetto di richiamare tutta la sua attenzione — che sia definita una volta e per sempre la questione del chilometraggio tra Reggio Marittima e Messina, riguardo alla quale da parecchi anni a questa parte ci sono state parecchie mie dichiarazioni ed anche numerose interrogazioni. La risposta alle mie obiezioni, però, è stata sempre evasiva, e non ha mai precisato nulla di concreto.

Onorevole Ministro, non si può modificare un dato geografico, che è quanto mai obiettivo ed inoppugnabile! Non intendo leggere — anche perchè sono abituato alla brevità — quello che ha risposto per la seconda volta il Ministero a proposito di questo errato chilometraggio, anche perchè sarebbe poco riguardoso per il Ministero stesso che si legga la risposta che esso mi ha fornito. È chiaro, comunque, che un chilometraggio virtuale in mare non ha alcun significato; e se ancora oggi se ne parla, ciò è dovuto ad una tradizione assurda e perciò inaccettabile, risalente a quando le Ferrovie mediterranee arrivarono nello Stretto ed imposero per proprio interesse un chilometraggio che illogicamente fu definito « virtuale » e che dovrebbe essere pertanto, come tutti gli altri chilometraggi in

mare, riportato alla reale distanza, che non è di 15 chilometri, bensì di poco più di 12 chilometri. Noi per 50 anni abbiamo fatto pagare e continuiamo a far pagare ai viaggiatori ed alle merci una tariffa corrispondente ad una distanza che non esiste! Non c'è nessun altro caso in Italia che possa far riscontro a questo, perchè tutte le altre distanze sono reali e non virtuali!...

È necessario pertanto, onorevole Ministro, correggere senz'altro questo errore sulla base della distanza reale, geografica che risulta indiscutibile ed inoppugnabile da tutte le carte dello Stato Maggiore e da quelle nautiche.

A questo riguardo la prego di essere molto chiaro, onorevole Ministro; in caso contrario, pregherei l'Assemblea di votare l'ordine del giorno, perchè voglio vedere, se essa, nella sua nobiltà e severità, potrà confermare, che una distanza non è quella, che in realtà è! Non vado oltre; ed è inutile, che citi il parere del nostro illustre e chiarissimo collega senatore Corbellini, il quale non può non essere in pieno della nostra stessa tesi.

Il terzo punto di quest'ordine del giorno è quello del raddoppiamento della linea Reggio Calabria-Villa S. Giovanni, che è indispensabile per il parco ferroviario e marittimo, di cui parlo nello stesso ordine del giorno. Sono i chilometri più facili a farsi: 9 chilometri, tutti allo scoperto. Non farli sarebbe un errore anche perchè in questa maniera non si consente quello smistamento del traffico, che è indispensabile per poter equilibrare tra le quattro linee il traffico ferroviario di sempre crescente importanza, come pienamente riconosce e conferma con tutta la sua autorità e competenza l'onorevole Ministro dei trasporti.

E su questo ordine del giorno non aggiungo altro: *de hoc satis*.

Passiamo al secondo ordine del giorno, che è di carattere molto più generale. Anche esso naturalmente è stato varie volte trattato in quest'Aula da parte mia, e autorevoli componenti di questa Assemblea, tra cui l'illustre senatore onorevole Corbellini, Presidente della settima Commissione, hanno espresso più volte la loro autorevole e concorde opinione: qui si tratta in sostanza di utilizzare tutte le grandi linee, che collegano veramente il cuore del Mediterraneo al cuore d'Italia e al nord dell'Europa. Sono queste le linee più importanti che abbiano le Ferrovie italiane: la jonico-adriatica e la tirrenica; e la prima è molto importante per le ragioni che ho varie volte detto. Questo è, direi, il più grande problema ferroviario italiano, che ancora rimane da completare, e che è stato già avviato a soluzione con il piano quinquennale delle Ferrovie. Bisogna completarlo, ed è doveroso rivolgere un elogio all'onorevole relatore per la sua relazione — che non cito per non appesantire il mio modesto intervento — nella quale molto chiaramente dice che bisogna sistemare le due grandi linee da me ricordate. Noi chiediamo che questo piano quinquennale sia esteso e completato, perchè, quando avremo fatto queste linee, il raddoppiamento completo e l'elettrificazione, potremo dire che veramente l'Italia, anche dal punto di vista strettamente ferroviario, è indissolubilmente e magnificamente collegata con il cuore del Mediterraneo e con il Nord-Europa. Mi pare che problema ferroviario più bello, più importante e fecondo di questo in Italia non ci sia e non ci possa essere! L'onorevole Corbellini diceva qualche anno fa da relatore a quest'alta Assemblea: «Il traffico della jonico-adriatica dovrà venire potenziato e i relativi lavori sono compresi nel piano quinquennale di ammodernamento delle linee a traffico importante, compresa la Reggio-Metaponto ». Quindi il problema è già stato avviato allo studio, ricordiamolo; in fondo si tratta di completare, ripeto, il raddoppiamento e l'elettrificazione, che per gran parte è fatta. Si tratta di collegare Reggio con Bari, naturalmente affrontando e costruendo anche la Metaponto-Matera-Bari e la variante di Cutro. Fatto questo, avremo la possibilità di potenziare e di utilizzare fra il Nord e il Sud quattro binari in piena efficienza, in piena parità di condizioni.

La prima linea fu costruita, ad onore degli ingegneri progettisti, a doppio binario fin dal 1870, quando di doppi binari in Italia, in Europa e nel mondo ce ne erano molto pochi! Chiudiamo allora il circuito, e faremo un'opera veramente importante non solamente per le nostre zone, che ci onoriamo di rappresentare, ma per tutti i traffici italiani e anche

internazionali, che di là si avviano verso lo Oriente immediato ed anche verso il lontano Oriente. Questo è un problema, onorevoli signori, che dobbiamo risolvere, perchè si impone e si imporrà da sè, per indiscutibili ed imperiosi motivi.

Noi oggi abbiamo circa 80-90 treni, che dallo Stretto vanno verso il Nord. Allora non possiamo dire, che manchi il traffico e smistarlo dipende dalla nostra volontà, dalla nostra lungimiranza. Tra poco i treni saranno un centinaio e tra non molto 120! Allora con una linea sola sarebbe difficile smaltire il traffico, mentre con due linee non ci sarà nessuna difficoltà di istradamento, perchè si tratterà di 30 treni in un senso su ciascuna linea. Ma se non si accettasse questa nostra annosa idea di mettere in piena parità le due linee, una linea sola non sarebbe in grado, anche se raddoppiata ed elettrificata, di assolvere alle necessità del traffico e si creerebbe una strozzatura, che porterebbe ad una anemizzazione veramente dannosa.

F L O R E N A . Quando sarà raddoppiata la Tirrenica, ci passeranno 160 treni.

B A R B A R O . Questa è un'idea utopistica, non reale. Succederà che i treni saranno così frequenti da causare quegli inconvenienti, che già oggi si lamentano, e per cui nello stesso giorno, sulla stessa linea, c'è stata una serie di incidenti, che potevano essere veramente disastrosi. Infatti non si può oltre un certo limite aumentare il traffico, appensatire i treni, incrementare le velocità!... (*Interruzione del senatore Florena*).

Centosessanta treni al giorno significano 80 treni in andata ed 80 in ritorno. Non c'è nessuna linea, che possa sopportare a lungo un simile traffico senza che si verifichino quelle conseguenze paurosamente negative, cui ho accennato!

Io non posso poi ammettere che si concentri il traffico ferroviario o stradale su un solo litorale, perchè si recherebbe una offesa gravissima all'economia e agli interessi della zona ionico-adriatica, che merita un trattamento non inferiore all'altro litorale, tanto più che proprio di là è venuta la prima civiltà nostra e proprio là ci sono le zone più fertili, e quindi economicamente più utili! Noi non abbiamo nessun diritto di immiserire una parte dell'Italia a vantaggio dell'altra, ma abbiamo il dovere di equilibrare il traffico, altrimenti tradiremmo gli interessi delle popolazioni di tutto un litorale, che avrebbero il diritto di ribellarsi a questa cervellotica e strana idea di accettare una linea di montagna e di respingere una linea di pianura. Sarebbe cosa quanto mai illogica e perciò non voglio dilungarmi in questa penosa polemica!

Concludo dicendo che io sono sicuro che si predisporranno i piani, i lavori, le opere con questo criterio di smistamento del traffico e non di accentramento, perchè soltanto così si riuscirà a collegare seriamente, ripeto ancora, il cuore del Mediterraneo al cuore dell'Europa.

Io invio il mio fervido, augurale saluto, come hanno fatto altri onorevoli colleghi, a tutti i dipendenti della grande Amministrazione ferroviaria italiana, dai maggiori ai più modesti, a tutti i benemeriti dipendenti di questa nostra Amministrazione delle ferrovie dello Stato, che rappresenta la più grande industria esistente in Europa.

Io credo fermamente ai miglioramenti, che si fanno, ai piani, che si realizzano, ma invito l'alacre, intelligente, competente ed appassionato Ministro a comprendere questi nostri voti nei suoi programmi, perchè così si miglioreranno i nostri traffici terrestri, come si devono migliorare quelli marittimi ed aerei! I traffici rappresentano la più feconda rivoluzione, nata un secolo fa, quando i motori furono applicati alla trazione. È dalle comunicazioni, se migliorate e perfezionate, che dipende sempre più l'avvenire dell'economia italiana, l'avvenire della nostra diletta e grande Italia! ... (*Scambio di interiezioni fra il senatore Florena e il senatore Barbaro. Richiami del Presidente*).

È la Sicilia che rifiuta di avere quattro binari anzichè due, attraverso, onorevole collega, le sue affermazioni poco opportune e poco aderenti e rispondenti alla realtà!...

F L O R E N A . Ho fatto una precisazione dinanzi ad una sua inesattezza.

B A R B A R O . Le mie dichiarazioni sono tanto esatte, che potrei portare tutti i documenti necessari, a loro sostegno!

P R E S I D E N T E . Onorevoli senatori, non mi inducano a fare appello ai questori.

Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Monni ed Azara.

C A R E L L I , *Segretario*:

« Il Senato,

considerando che per promesse e impegni presi dal Governo nella precedente legislatura si poteva contare sulla esecuzione degli urgenti lavori necessari per normalizzare la linea ferroviaria fra Olbia e il molo della « Bianca » e per eliminare i due passaggi a livello che entro il perimetro dell'abitato rendono difficile e pericoloso il transito degli autoveicoli sia delle linee pubbliche che dei privati,

invita il Ministro dei trasporti a disporre gli opportuni, urgenti provvedimenti ».

P R E S I D E N T E . Poichè entrambi i presentatori sono assenti, si intende che abbiano rinunciato a svolgere l'ordine del giorno.

Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Genco, Criscuoli e Pucci.

C A R E L L I , *Segretario*:

« Il Senato,

invita il Governo a dare assicurazioni che le linee a scarso traffico del Mezzogiorno e delle Isole non vengano in alcun modo soppresse in tutto o in parte, perchè rappresentano, allo stato attuale, l'unico mezzo economico di comunicazione di zone purtroppo ancora depresse ».

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

* G E N C O . Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, consentite che nella vivace polemica fra i due colleghi Barbaro e Florena mi inserisca anche io, esulando un po' ...

P R E S I D E N T E . Lei, senatore Genco, per favore svolga il suo ordine del giorno e non si inserisca in polemiche, altrimenti le debbo togliere la parola.

G E N C O . Io non voglio far polemiche con nessuno. Era mia intenzione iscrivermi ieri sera nella discussione sul bilancio. Sono uscito cinque minuti dall'Aula e non mi sono trovato presente quando è stata chiusa la discussione generale. Siccome la discussione sui bilanci sta avvenendo in modo eccessivamente affrettato, e questa non è soltanto la mia opinione, che varrebbe pochissimo, ma quella di tutti i colleghi, allora mi consenta, onorevole Presidente, non di inserirmi in polemiche, ma di aggiungere...

P R E S I D E N T E . Se lei voleva iscriversi nella discussione generale, non avrebbe dovuto assentarsi per cinque minuti dall'Aula. Questi rilievi non sono ammessi. La prego, svolga il suo ordine del giorno.

G E N C O . Io voglio sottolineare che il percorso ferroviario da Reggio Calabria a Bologna attraverso la linea ionico-adriatica ha una lunghezza virtuale inferiore a quella della linea tirrenica. Nella zona di Metaponto, tanto vicina alla mia Provincia e che interessa in modo particolare la Provincia del senatore Schiavone, Matera, è in atto un profondo processo di trasformazione agraria: là dove esisteva la malaria e il deserto, oggi sorgono 5 o 6 mila casette, con altrettante famiglie coloniche impiantate. Consentitemi, onorevoli colleghi, di ricordarvi che proprio dalle sponde fascinose dello Ionio partì la prima civiltà italica, quando quella nostra zona a cavallo del Golfo di Taranto si chiamava *Magna Graecia*.

All'onorevole Ministro chiedo una cosa semplice, che si può realizzare con un atto di buona volontà, in attesa della realizzazione di quello che domanda il senatore Barbaro: stabilire che nel percorso Reggio

Calabria-Bologna-Brennero la linea ionico-adriatica costituisca una deviazione ammessa. Come ho già detto qui in altra occasione, quando ebbi l'onore di fare il relatore del bilancio dei Trasporti, purtroppo diversi anni fa, stabilire che i viaggiatori che vanno, per esempio, da Palermo al Brennero possano prendere indifferentemente, salvo il maggior percorso che non esiste, la linea ionico-adriatica o la linea tirrenica, è un atto di buona volontà. Si consentirà così a questi viaggiatori di vedere anche la nostra Puglia; non solo di fermarsi a vedere le nostre splendide cattedrali, ma di constatare anche quello che si è fatto nella zona di Metaponto dove, ripeto, 15 anni fa la malaria era ancora sfacciata e micidiale. (*Interruzione del senatore Barbaro*).

E passiamo all'argomento. Non vorrei ripetere quello che ha detto il senatore Carelli, il quale come al solito è stato impetuoso. Anch'io riconosco di avere in parte lo stesso suo carattere, ma voglio parlare con cifre alla mano, forse più verosimili di quelle che ha citato il senatore Carelli. Il relatore non si è accorto, per esempio, nel fare la somma dei tronchi il cui coefficiente di esercizio è superiore a tre, che questi tronchi hanno una lunghezza totale di ben 4.669 chilometri, laddove l'intera rete ferroviaria dello Stato è di 16.139,7 chilometri, di modo che, se dovessimo tagliare tutti i rami secchi, un terzo della rete ferroviaria italiana sarebbe soppressa, onorevole Ministro. Il potatore difficilmente li taglia tutti contemporaneamente, ma, se si comincia, non so dove si va a finire; sarebbe l'inizio del processo di smobilitazione delle ferrovie; non si prenda lei il triste privilegio di incominciare quest'opera!

Nel compartimento di Bari, tanto per restare all'argomento che mi interessa, che ha una lunghezza di strade ferrate di 1125,8 chilometri, i rami secchi sarebbero 376 chilometri. Prescindo dal tronco che conduce a Margherita di Savoia, che fu fatto per smistare i vagoni del sale che a Margherita di Savoia si produce in grandissima quantità (circa 4 milioni di quintali all'anno). Pensate che una delle linee passive sarebbe, niente di meno, la Rocchetta S. Antonio-Gioia del Colle che collega paesi di 30-40 e più mila abitanti. Su quella linea c'è Altamura, la mia città, di 35 mila abitanti, c'è Gravina di 35 mila abitanti, Spinazzola di 30 mila abitanti, Gioia del Colle di quasi 40 mila abitanti, e potrei continuare con Venosa, Palazzo eccetera. Onorevoli colleghi, quella linea oggi serve per il trasporto degli operai che si avviano alle campagne, degli studenti che vanno nei centri di studio. Quindi sopprimere una linea di questo genere equivarrebbe a costituire un danno notevole per la povera gente perchè quelli che hanno la macchina (non sia offesa per quelli che ne possiedono una o più di una) in ferrovia non ci vanno proprio.

Ha detto ieri il senatore Imperiale: dovete attuare il coordinamento fra strada e rotaia. Ma sono dieci anni che in quest'Aula si parla di coordinamento fra strada e rotaia e nessuno è venuto fuori a dire che il coordinamento si deve fare in questo o in quest'altro modo. Non io, certamente, mi permetterò di dare suggerimenti. Il senatore Imperiale ha aggiunto: come fate voi del Governo, voi Direzione generale delle Ferrovie, l'acquisizione del traffico? Come acquisite il traffico? Il traffico non si acquisisce con un atto di buona volontà e col famoso ammodernamento che è in atto. Do atto all'onorevole Ministro che su alcune linee, per esempio sulla Taranto-Potenza-Napoli, la trazione a vapore non ha più corso, ed io ho visto l'altro giorno con ammirazione due locomotori *diesel* trainare un lungo treno merci, anche se questi locomotori erano talmente rumorosi che si sentivano da un chilometro di distanza. Ma questo non conta, perchè l'aeroplano è anche più rumoroso del locomotore.

Ma, amici miei, io ho preso le statistiche dei servizi in concessione, per arrivare a qualche conclusione. Solo due linee in Italia hanno un coefficiente di esercizio inferiore all'unità, cioè sarebbero teoricamente attive, e sono la ferrovia della Val Seriana e la ferrovia Nord Milano. Questa ha un coefficiente di esercizio di appena 0,97, il che vuol dire che le spese sono leggermente inferiori alle entrate. Infatti, di fronte a un totale di 3 miliardi e 941 milioni di spese, vi sono 4 miliardi e 37 milioni di entrate.

Tutte le altre ferrovie sono enormemente passive, a cominciare dalle calabro-lucane con un coefficiente nientemeno che di 4,97, per finire alle ferrovie sarde che hanno, sia le complementari che le altre, un coefficiente di esercizio di 12,13 e 14.

Allora la conclusione è presto tirata: dobbiamo sopprimere le ferrovie? Amici miei, andiamoci piano.

C O R B E L L I N I . Ricordati che la legge del 1865 diceva che non può esservi strada nazionale tra due punti del territorio che sono congiunti da una ferrovia. La legge è stata abrogata nel 1923.

G E N C O . Noi faremo oggi le autostrade dove ci sono le ferrovie. Riferendomi al 1938, che è l'unico anno in cui le Ferrovie hanno avuto un bilancio attivo, ricordo che allora il traffico era così distribuito: 55 per cento traffico merci, 45 per cento traffico viaggiatori. Cito a memoria ma i dati sono sostanzialmente esatti. Oggi invece il traffico merci si svolge per gran parte sulle strade, facilitato dai grossi autotreni che rendono agevole ed economico il trasporto della merce da porta a porta. Quando andremo a fare le autostrade, che in diversi punti corrono parallele alle ferrovie, la situazione di bilancio dell'Amministrazione ferroviaria risulterà certamente aggravata.

Ma da questo a sopprimere le ferrovie, corre molto. Le ferrovie sono spesso l'unico mezzo di trasporto. Nel febbraio 1956 siamo rimasti bloccati per 21 giorni da un metro di neve, nonostante gli sforzi della A.N.A.S. con i suoi spartineve per sgombrare le strade. L'unico mezzo di collegamento, dopo otto giorni, fu rappresentato dalla ferrovia che ha consentito il funzionamento delle scuole, degli uffici e dei servizi di approvvigionamento.

Ecco per quale ragione chiedo al Ministro l'assicurazione, attesa non solo da me, ma da tutte le famiglie dei ferrovieri e delle centinaia di migliaia di operai e di studenti che si servono giornalmente delle ferrovie con abbonamenti favorevoli dal punto di vista tariffario, che per ora non si parlerà di smobilitazione delle ferrovie. Ho già detto prima che, se sopprimerete un tronco, sarà l'inizio della smobilitazione.

Si dice che in Italia sarebbe un errore costruire nuove ferrovie. Ma la ferrovia di cui parlava l'amico Barbaro, la Metaponto-Bari, servirebbe una zona abbandonata, darebbe a Matera la soddisfazione di avere la ferrovia a scartamento ordinario (è l'unico capoluogo di provincia ad esserne privo) ed accorcerebbe notevolmente il traffico tra Reggio Calabria e Bologna; se quella linea fosse stata potenziata e sistemata qualche anno fa, probabilmente (dico un'eresia, senatore Florena?) del secondo binario della ferrovia tirrenica non vi sarebbe stato bisogno. (*Commenti e interruzioni dal centro. Richiami del Presidente*).

Ho veramente finito. Aggiungo solo che, nel programma di elettrificazione di nuove linee, le Ferrovie dello Stato non hanno incluso alcuna linea dell'Italia meridionale. Io desidero invece richiamare l'attenzione sulla Bari-Taranto e sulla Taranto-Reggio Calabria. È una questione di carattere psicologico, perchè può offrire la dimostrazione che si vuole andare incontro alle popolazioni meridionali che aspettano una politica veramente efficace nei confronti del Mezzogiorno. (*Vivi applausi dalla destra e dal centro*).

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

C A R E L L I , *Segretario*:

« Il Senato,

ritenuta la indifferibile necessità che sia completato il finanziamento della ferrovia Bari-Barletta per la quale è già stata spesa la somma di oltre 4 miliardi di lire;

ritenuto che le esigenze di carattere economico e sociale che legittimano tale nuova, grande ed indispensabile opera sono unanimemente riconosciute e rispondono, d'altra parte, ad una realtà indisconoscibile che riguarda centri popolosi e bisognevoli di sviluppo, privi di ferrovia e ai quali è stato, in

questi giorni, tolto l'ultimo, superstite residuo di una tramvia antidiluviana;

ritenuto che è all'esame del Senato un disegno di legge che riguarda la materia,

invita il Governo ad aderire a quella proposta o a proporre quei provvedimenti che tendano allo scopo della integrazione di finanziamento predetta ».

G E N C O . Poichè il senatore Jannuzzi non è presente faccio mio l'ordine del giorno.

P R E S I D E N T E . Senatore Genco, l'assenza del senatore Jannuzzi non comporta la decadenza dell'ordine del giorno: si ritiene soltanto che egli abbia rinunciato a svolgerlo.

Lo svolgimento degli ordini del giorno è pertanto esaurito.

Rinvio il seguito della discussione alla seduta pomeridiana.

Per lo svolgimento di un'interpellanza

A N G E L I N I , *Ministro dei trasporti.* Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

A N G E L I N I , *Ministro dei trasporti.* I senatori Sereni, Valenzi ed altri hanno presentato un'interpellanza ai Ministri dello interno e dell'agricoltura e delle foreste, della quale ieri il senatore Valenzi ha sollecitato lo svolgimento. Mi ero riservato di comunicare al Senato la data in cui il Ministro interessato avrebbe risposto all'interpellanza. Sciogliendo quella riserva, debbo far presente che si tratta di un'interpellanza il cui contenuto è complesso; la prima parte riguarda infatti provvedimenti di ordine economico intesi ad alleviare la situazione dei piccoli e medi coltivatori delle zone del Nolano e dell'Acerano, in seguito al crollo del prezzo delle patate primaticce; con la seconda parte invece si interpella il Ministro dell'interno in merito ai fatti avvenuti a Marigliano lunedì scorso.

Il Governo sta raccogliendo elementi per rispondere sulle complesse questioni, non trattandosi soltanto di un problema di pubblica sicurezza.

Nell'interpellanza si chiede, per esempio, se il Governo intenda acquistare, dai piccoli e medi coltivatori diretti, quantitativi di patate sufficientemente elevati e a prezzi remunerativi; se intende intervenire per il rinnovo delle cambiali agrarie, per la sospensione del pagamento delle imposte, e per la concessione di prestiti. Il Ministro dell'interno, che risponderà all'interpellanza, ha immediatamente pregato il collega dell'Agricoltura di fornire alcuni dati. Ritiene, perciò, di poter rispondere all'interpellanza in una delle prime sedute della settimana entrante.

V A L E N Z I . La ringrazio, signor Ministro.

P R E S I D E N T E . Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica oggi alle ore 17, con lo stesso ordine del giorno.

La seduta è tolta (*ore 13,20*).

Dott. ALBERTO ALBERTI
Direttore dell'Ufficio dei resoconti parlamentari